This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Over dit boek

Dit is een digitale kopie van een boek dat al generaties lang op bibliotheekplanken heeft gestaan, maar nu zorgvuldig is gescand door Google. Dat doen we omdat we alle boeken ter wereld online beschikbaar willen maken.

Dit boek is zo oud dat het auteursrecht erop is verlopen, zodat het boek nu deel uitmaakt van het publieke domein. Een boek dat tot het publieke domein behoort, is een boek dat nooit onder het auteursrecht is gevallen, of waarvan de wettelijke auteursrechttermijn is verlopen. Het kan per land verschillen of een boek tot het publieke domein behoort. Boeken in het publieke domein zijn een stem uit het verleden. Ze vormen een bron van geschiedenis, cultuur en kennis die anders moeilijk te verkrijgen zou zijn.

Aantekeningen, opmerkingen en andere kanttekeningen die in het origineel stonden, worden weergegeven in dit bestand, als herinnering aan de lange reis die het boek heeft gemaakt van uitgever naar bibliotheek, en uiteindelijk naar u.

Richtlijnen voor gebruik

Google werkt samen met bibliotheken om materiaal uit het publieke domein te digitaliseren, zodat het voor iedereen beschikbaar wordt. Boeken uit het publieke domein behoren toe aan het publiek; wij bewaren ze alleen. Dit is echter een kostbaar proces. Om deze dienst te kunnen blijven leveren, hebben we maatregelen genomen om misbruik door commerciële partijen te voorkomen, zoals het plaatsen van technische beperkingen op automatisch zoeken.

Verder vragen we u het volgende:

+ *Gebruik de bestanden alleen voor niet-commerciële doeleinden* We hebben Zoeken naar boeken met Google ontworpen voor gebruik door individuen. We vragen u deze bestanden alleen te gebruiken voor persoonlijke en niet-commerciële doeleinden.

+ *Voer geen geautomatiseerde zoekopdrachten uit* Stuur geen geautomatiseerde zoekopdrachten naar het systeem van Google. Als u onderzoek doet naar computervertalingen, optische tekenherkenning of andere wetenschapsgebieden waarbij u toegang nodig heeft tot grote hoeveelheden tekst, kunt u contact met ons opnemen. We raden u aan hiervoor materiaal uit het publieke domein te gebruiken, en kunnen u misschien hiermee van dienst zijn.

+ *Laat de eigendomsverklaring staan* Het “watermerk” van Google dat u onder aan elk bestand ziet, dient om mensen informatie over het project te geven, en ze te helpen extra materiaal te vinden met Zoeken naar boeken met Google. Verwijder dit watermerk niet.

+ *Houd u aan de wet* Wat u ook doet, houd er rekening mee dat u er zelf verantwoordelijk voor bent dat alles wat u doet legaal is. U kunt er niet van uitgaan dat wanneer een werk beschikbaar lijkt te zijn voor het publieke domein in de Verenigde Staten, het ook publiek domein is voor gebruikers in andere landen. Of er nog auteursrecht op een boek rust, verschilt per land. We kunnen u niet vertellen wat u in uw geval met een bepaald boek mag doen. Neem niet zomaar aan dat u een boek overal ter wereld op allerlei manieren kunt gebruiken, wanneer het eenmaal in Zoeken naar boeken met Google staat. De wettelijke aansprakelijkheid voor auteursrechten is behoorlijk streng.

Informatie over Zoeken naar boeken met Google

Het doel van Google is om alle informatie wereldwijd toegankelijk en bruikbaar te maken. Zoeken naar boeken met Google helpt lezers boeken uit allerlei landen te ontdekken, en helpt auteurs en uitgevers om een nieuw leespubliek te bereiken. U kunt de volledige tekst van dit boek doorzoeken op het web via `http://books.google.com`

H

HARVARD LAW LIBRARY

Received AUG 21 1930

Netherlands

VOORLEZINGEN

OVER

HANDELS- EN ZEEREGT.

VOORLEZINGEN

OVER

HANDELS- EN ZEEREGT

VAN

A. C. HOLTIUS,

UITGEGEVEN DOOR

B. J. L. DE GEER VAN JUTFAAS.

DERDE DEEL.

ASSURANTIEREGT EN AVARIJEN.

UTRECHT,
KEMINK EN ZOON.
1861.

ForTx
H 758

AUG 21 1930
8/21/30

INHOUD.

EERSTE BOEK.

blads.

NEGENDE TITEL. VAN ASSURANTIE OF VERZEKERING IN HET ALGEMEEN . . . . . 1.

TWEEDE BOEK.

NEGENDE TITEL. VAN VERZEKERINGEN TEGEN DE GEVAREN DER ZEE EN DIE DER SLAVERNIJ . . . . . 59.

EERSTE AFDEELING. Van den vorm en den inhoud der verzekering. . . . . 59.

TWEEDE AFDEELING. Van de begrooting der verzekerde voorwerpen . . . . . 110.

DERDE AFDEELING. Van het begin en het einde van het gevaar 116.

VIERDE AFDEELING. Van de regten en pligten van den verzekeraar en den verzekerde . . . . . 126.

VIJFDE AFDEELING. Van abandonnement . . . . . 198.

ZESDE AFDEELING. Van de pligten en regten der makelaars in zee-assurantie . . . . . 239.

bladz.

TIENDE TITEL. VAN VERZEKERING TEGEN DE GEVAREN VAN DEN VERVOER TE LANDE EN OP RIVIEREN EN BINNENWATEREN . . . . . 253.

ELFDE TITEL. VAN AVARIJEN . . . . . 258.

EERSTE AFDEELING. Van de avarijen in het algemeen . . 262.

TWEEDE AFDEELING. Van het omslaan en dragen der avarij-grosse of gemeene avarij . . . . . 305.

TWAALFDE TITEL. VAN HET TE NIET GAAN DER VERBINDTENISSEN IN DEN ZEEHANDEL . . . . . 331.

DERTIENDE TITEL. VAN SCHEPEN EN VAARTUIGEN WELKE DE RIVIEREN EN BINNEN-WATEREN BEVAREN . . . . 336.

EERSTE BOEK.

TIENDE TITEL. VAN VERZEKERING TEGEN DE GEVAREN VAN BRAND, TEGEN DIE WAARAAN DE VOORTBRENGSELEN VAN DEN LANDBOUW TE VELDE ONDERHEVIG ZIJN, EN VAN LEVENSVERZEKERING . . . . . 349.

EERSTE AFDEELING. Van verzekering tegen gevaren van brand 351.

TWEEDE AFDEELING. Van verzekering tegen de gevaren waaraan de voortbrengselen van den landbouw te velde onderhevig zijn . 376.

DERDE AFDEELING. Van levensverzekering . . . . . 379.

EERSTE BOEK.

NEGENDE TITEL.

VAN ASSURANTIE OF VERZEKERING IN HET ALGEMEEN.

Daar de leer der assurantiën op twee plaatsen in het Wetboek behandeld is, is hetgeen daaromtrent voorkomt in het eerste boek, te vereenigen met hetgeen daarover in den negenden en tienden titel van het tweede boek gevonden wordt.

De literatuur is hier dezelfde als bij de bodemerij is opgegeven; eenige monografiën uitgezonderd.

Van dien aard zijn: BACKER, *de periculo quod Assecuratoris est.* Groningen 1821.

NIJKERK, *de periculo assecuratoris oriundo ex cautelis avertendae contagionis causa adhibitis.* Leyden 1823.

VAN REESEMA, *de assecuratione salvae navigationis.* Leyden 1840. Dit laatste stuk betreft het tegenwoordige regt; het eerstgenoemde het Fransche.

FABER, *Aanteekeningen op den negenden titel van het* 1ste *boek van het Wetboek van Koophandel.* Leyden 1845.

De vroegste schrijvers over dit onderwerp waren weder de Italianen; met name STRACCHA, die reeds in de zestiende eeuw over assurantiën geschreven heeft, en wiens werken onder anderen in Amsterdam zijn nagedrukt. Tot hen behoort mede de Portugees PETRUS SANTERNA, die in het midden van de zestiende eeuw zijn *Tractatus perutilis de assecurationibus et sponsionibus* schreef, hetwelk in de zelfde verzameling met STRACCHA staat uitgedrukt: *de mercatura diss. et tract.* Coloniae 1620.

Eenige min bekende buitenlanders zijn opgegeven bij MENNO-PÖHLS, *Darstellung des See-assekuranzrechtes*, (*Handelsrecht*, IV.) I. § 542. MITTERMAIER, *Grundsätze des gemeinen Deutschen Privatrechts*, 1847, II. § 302 en 303.

Voor Frankrijk verdient nog afzonderlijk genoemd te worden POTHIER, *Traité du contrat d'assurance, avec notes etc. par* ESTRANGIN, Paris 1810. ALAUZET, *Traité général des assurances.* Paris 1844, 2 vol. Van BOULAY-PATY, *Cours de droit comm. maritime* behoort hiertoe het III. deel van Titel X. af en het IV. deel.

Voor Engeland zijn de meest bekenden: ANNESLEY en MARSHALL, die wij reeds bij de bodemerij noemden. Wijders PARK, *System of the law of marine insurances.* London 1808, met drie nieuwe hoofdstukken over bodemerij, levens- en brandverzekering

vermeerderd, uitgegeven in twee deelen 8°. 1817. In 1814 werd het werk in het Hollandsch vertaald door Mr. VAN DER LINDEN, *Verhandeling over het regt omtrent zeeassurantiën*. Amsterdam 1814. Eindelijk ARNOULD, *Marine insurance und average*. London 1848, 2 deelen.

Voor Noord-America: PHILIPS, *Treatise on the law of insurance*, waar van de derde druk te Boston in 1853 verscheen in twee deelen.

Voor ons eigen vroeger regt vinden wij het meest bij DE GROOT, *Inleiding*, III. 24, in de aanteekeningen van VERWER, op de Ordonnantie van Koning FILIPS, Cap. III. *van der versekeringen ofte asseurantiën*, en bij SIMON VAN LEEUWEN, *over de ordonnantiën van assurantiën en avarijën van Amsterdam, Rotterdam*, enz. Amsterdam 1730. Aan dit onderwerp wijdt ook BIJNKERSHOEK het IV. boek zijner *Quaestiones juris privati*. Het bruikbaarste zal altijd blijven VAN DER KEESSEL, *Theses* n°. 711—768.

Bij deze schrijvers vindt men zoowel de bronnen als de hulpmiddelen opgegeven ter verklaring van ons tegenwoordig assurantie-regt. De onmiddellijke als nu zijn, behalve het ontwerp van 1809:

a. De Titel van den *Code*, II. 10, waar uit men vele artikelen, met en zonder wijziging, heeft overgenomen.

b. De Ordonnantie *Liv.* III. *Titre* VI., bevattende 74 artikelen, in het tweede deel van VALIN. Waar-

toe, als onmiddellijke voorganger behoort, de *Guidon*, met de aanmerkingen van CLEIRAC. Daar bij komt eene latere verordening van 12 artikelen, van 17 Aug. 1779, afgedrukt bij EMÉRIGON, II. p. 625.

c. De Ordonnantiën van Koning FILIPS, zoo wel de meermalen aangehaalde, als eene latere, genaamd Mandement van 1570, of bevel over het stuk van assurantie van den Hertog van ALVA, over welks gezag bij ons twijfel was; doch zie BIJNKERSHOEK *Quaest. jur. priv.* IV. I. p. 519, tegen VERWER, p. 65.

Een wederkeerige zamenhang is er tusschen deze Ordonnantiën, en de keuren der steden Antwerpen en Amsterdam. De costume van Antwerpen evenwel is mager, vergeleken met de Ordonnantie van Koning FILIPS.

d. De Amsterdamsche keuren en die van Middelburg, Rotterdam en Dordrecht, zelfs die van Vlissingen: op onderscheiden tijden vernieuwd en gewijzigd; opgegeven bij BIJNKERSHOEK t. a. p.; de latere heeft VAN DER KEESSEL, *Theses* n°. 711.

De algemeene bronnen van *res judicatae*, en *responsa Prudentum*, de gewijsden, en de consultatiën en advyzen, vloeijen hier rijker dan in eenig ander gedeelte van het Handelsregt.

Vergelijkende hulpmiddelen zijn de assurantiewetten van andere staten, waar van bijzonder te noemen die van Hamburg, van 10 September 1731; ook achter LANGENBECK (Hamburg 1828). Zie de opgaaf bij GENGLER, *Lehrbuch des deutschen Privatrechts*, p. 691.

Waar wij tot de geschiedenis der assurantie overgaan, vragen wij in de eerste plaats of de ouden in de geschiedenis de verzekering kenden? Daar voor beriep men zich op een paar plaatsen bij CICERO (*ad divers.* II. 17) en bij LIVIUS, XXIII. 49 en XXV. 3, waarover opzettelijk schreef:

C. E. KOELLE, *Praedes periculi maritimi apud Romanos. Commentatio ad illustrandum locum* CICERONIS, *ad Div.* II. 17. Halle 1795, 8°. Zie verder HENR. DE COCCEJIS, in zijne *Exercit. curiosae.* HUGO, *Magaz.* II. bl. 125. GLÜCK, *Ausfuhrl. Erläut.* op den titel *de nautico foenere*, deel. XXI. § 1141. Ter dezer zake dient, 1°. dat zij ten minste niet hadden assurantieregt; 2°. dat zij aan de assurantie minder behoefte hadden, uit hoofde van hun *nauticum foenus.*

In welken tijd is het bij de nieuwere handeldrijvende natiën in zwang gekomen?

In de Wisbysche Zeeregten, art. 67, wordt het niet gevonden, maar volgens vermeldingen in de bekende Kronijk van Vlaanderen zoude er reeds in 1310 in de stad Brugge eene Kamer van assurantie geweest zijn. (a) Hier tegen zijn echter gegronde be-

(a) *Cronyke van Vlaenderen — beghinnende van 't jaer* — 621 *tot 't eynde des jaers* 1725 — *door* N(ICOLAS) D(ESPARS) *en* F. R. Daar lezen wij: Door het versoek van de Bruggelingen heeft hij (ROBERT III. van Betune XXII. Graaf van Vlaanderen) aan de stad verleent de Kamer van verseke-ringe by dewelke een yder syne Coopmanschappen, de welke op de see, ofte ergens in gevaer waeren, dede versekeren, mits eenige Croysen by 't hondert, gelyk nog in 't gebruyk is, daer vooren te betalen. Maer om dat soo nuttighe instellinge voor de Cooplieden, niet soo haest en soude

denkingen gemaakt, die men vindt bij PARDESSUS, *Collection*, I. p. 300, 356 en II. p. 370. In het Consulaat wordt de verzekering almede niet aangetroffen. Het oudste blijk van het jaar 1400 is in een handschrift in de *Bibliotheca Barberiana* in een register, betiteld *Registro di mercanti*, n°. 848, hetwelk bij PARDESSUS vermeld wordt. Verder is assurantie bekend in de Statuten van Genua, sedert 1414, waarin van geschillen *occasione assecurationum* gehandeld wordt; zie FREMERY, p. 281. Eene uitvoerige verordening voor Barcelona van 1435, is afgedrukt bij CAPMANY. Voorts wordt er hoofdzakelijk van gehandeld in den *Guidon*, die tusschen 1556 en 1584 moet in de wereld gekomen zijn. Men kan dus veilig aannemen, dat het verzekeringswezen in de veertiende eeuw voorhanden was, en in de vijftiende al tot rijpheid gekomen. Bij ons echter worden vóór de tijden van KAREL en FILIPS geene wettelijke bepalingen hetzelve betreffende gevonden. Zoodanige komen eerst voor in de verordening van den Keizer, van 28 Januarij 1549, *Gr. Plak.-boek*, IV. Deel f°. 1224. In de Antwerpsche Costume van 1582 staat de assurantie onder ééne rubriek van korten inhoud, met spelen en weddingschappen, even als bij SANTERNA.

---

verdooft, als in 't licht en gebruyk gebroght syn, heeft hy selfs ook verscheyden wetten en manieren voorgeschreven, de welke soo van de Cooplieden als van de Versekeraers (Assuradeurs genaemt) moesten stiptelyk onderhonden worden.

Wij hebben dus maar matige reden om te vragen, of de verzekering ook van Nederlandschen oorsprong wezen zal. De zekere berigten der Italianen zijn ouder, en de vele kunstwoorden van Italiaanschen oorsprong, spreken niet voor ons, zoo als *Assecurare*, *Polizza*, *Ristorno*, *Sinistro*, *Riscessa*. Wel kan men zeggen, dat de onzen tot de ontwikkeling en de bevordering van dezen handel, en van dat regt, veel hebben bijgedragen. In Hamburg gebruikte men voor nog geen honderd jaren Hollandsche polissen.

Aan het verklaren gaande, hebben wij het allereerst met de *generalia* te doen, in den negenden Titel van het eerste Boek, waar bij met nut FREMERY te gebruiken is. *Etudes*, bl. 281.

Art. 246. Assurantie of verzekering is eene overeenkomst bij welke de verzekeraar zich aan den verzekerde, tegen genot eener premie, verbindt om denzelven schadeloos te stellen wegens een verlies, schade, of gemis van verwacht voordeel, welke dezelve, door een onzeker voorval, zoude kunnen lijden.

Art. 246 begint met eene definitie, waar mede men die van VAN DER KEESSEL, *Thes.* n°. 712 vergelijken kan. Dat dezelve geen steek houdt is terstond uit het volgende artikel zigtbaar, om dat des menschen leven en vrijheid, niet onder het denk-

beeld van verlies, schade, enz. vallen. Het luidt toch wonderlijk, dat men zich verbindt om TITIUS schadeloos te stellen, wanneer hij, TITIUS, zal komen te overlijden. Alleen zijne erfgenamen kunnen er bij verliezen of winnen. Vergelijkt men verder met den casus eener levensverzekering, de volgende artikelen, houdende dat het eigen bederf van dien TITIUS in *dubio* den verzekeraar niet treft, en dat TITIUS een interest hebben moet, wanneer hij zich wil laten verzekeren, zoo zoude men bijna zeggen: de definitie doet meer kwaad dan goed. Wanneer men zoo velerlei onder één begrip brengen wil, dan dient men zich algemeen uit te drukken, zoo als DE GROOT b. v. die alleen spreekt van onzeker gevaar. Doch hoe algemeener eene definitie wordt, hoe minder zij ons tot leiddraad dienen kan.

Assurantie — is eene overeenkomst, welke in den regel schriftelijk wezen moet, indien niet voor het wezen, dan voor het bewijs van het contract, doch ook dit laatste met uitzondering.

Welke dezelve, door een onzeker voorval. Dit is passender uitgedrukt dan het *onzeker gevaar* van DE GROOT en VAN DER KEESSEL. Gevaar, *periculum* is van zelf onzeker, als beteekenende een mogelijk ongeluk. In eenen anderen zin is een *zeker* gevaar, waar van men weet dat het zekerlijk geloopen wordt, juist hetgeen waartegen gewoonlijk verzekerd wordt. Verder wanneer men door *zeker* verstaat een gevaar, waar van men de hoegrootheid weet, b. v. de waarde

van het voorwerp, zoo is dat almede het gewone; eindelijk kan *zeker* gevaar heeten, waarvan men den maatstaf kent, ook dit kan niet verboden zijn, want de ondervinding heeft dezen den assuradeurs al heel juist doen kennen. *Onzeker* gevaar is derhalve een *pleonasmus*; waardoor de duidelijkheid van het denkbeeld dat men zich van de assurantie maken wil, niet bevorderd wordt.

Tegen genot eener premie is ook niet noodwendig, doch behoort tot de *naturalia contractus*, en is in zoo verre te regt genoemd. Verzekering zonder premié heeft plaats bij de waarborgmaatschappijën; verg. art. 286.

Art. 247. De verzekeringen kunnen, onder anderen, ten onderwerp hebben:

De gevaren van brand;

De gevaren waaraan de voortbrengselen van den landbouw te velde onderhevig zijn;

Het leven van één of méér personen;

De gevaren der zee, en die der slavernij;

De gevaren van vervoer te lande en op rivieren en binnenwateren.

Van de twee laatsten wordt in het volgend boek gehandeld.

Bij art. 247 willen wij alleen het *onder anderen* doen opmerken. Men kan alles laten verzekeren, waar bij een geldbelang denkbaar is, ja nog meer,

behoudens evenwel hetgeen in de wet bijzonder verboden is, art. 268, hoedanig vijfderlei verbod gevonden wordt in art. 599. Bij ANNESLEY, p. 26 komt voor eene verzekering van een fort tegen vijandelijke verovering. Meermalen is er gedacht aan het invoeren eener verzekering tegen faillissementen, en wij hebben reeds verzekering tegen de veepest.

Dat men overigens binnen de grenzen blijven moet van art. 1356, n°. 4 Burg. Wetb., dat men zich niet kan laten verzekeren tegen de nadeelige gevolgen van een *furtum* of *adulterium*, dat men voor heeft, of van eenen sluikhandel, behoeft geene herinnering. Meer hier over bij art. 268.

Art. 248. Op alle verzekeringen, waarover zoo in dit als in het tweede boek van dit Wetboek, wordt gehandeld, zijn toepasselijk de bepalingen bij de volgende artikelen vervat.

Art. 248. Behoudens de uitzonderingen, die de aard van het voorwerp mede brengen zal, gelijk wij reeds hebben doen opmerken.

Art. 249. Voor schade of verlies uit eenig gebrek, eigen bederf, of uit den aard en de natuur van de verzekerde zaak zelve onmiddellijk voortspruitende, is de verzekeraar nimmer gehouden, ten ware ook daarvoor uitdrukkelijk zij verzekerd.

Art. 249. De bijzondere toepassing en wijziging hier van, zie in art. 643 en volg.

Ten ware ook daarvoor. Dit is eene soort van gevaar, waarmede derhalve de opsomming in art. 247 kan worden vermeerderd, en dewijl het hier ter plaatse is ter neder gesteld, onder de *generalia*, volgt, dat men goederen tegen bederf kan doen verzekeren, ook die zich in een pakhuis bevinden, en niet bestemd zijn om te reizen.

Art. 250. Indien hij, die voor zich zelven heeft laten verzekeren, of hij, voor wiens rekening door eenen ander is verzekerd, ten tijde der verzekering geen belang in het verzekerd voorwerp heeft, is de verzekeraar niet tot schadeloosstelling gehouden.

Art. 250. Dit is een hoofdbeginsel in de assurantieleer. De verzekerde moet een belang hebben, gelijk men zegt, in het verkeer, *een interest*, art. 268. Dat heet niet slechts, dat de verzekering een schatbaar voorwerp hebben moet, gelijk men wel oneigenlijk spreekt; maar dat uit den ondergang of de beschadiging van dat voorwerp, voor den verzekerde een geldelijk nadeel geboren wordt. Het bevat dus eigenlijk drie dingen, een voorwerp, een gevaar, een mogelijk nadeel voor den geassureerde. In dit laatste ligt opgesloten eene juristische betrekking tusschen het verzekerde en den verzekerde,

het goed en den geassureerde: deze kan eigenaar wezen, of *usufructuarius* of *creditor pigneraticius;* zelfs kunnen tweeërlei belangen gelijktijdig voorkomen, b. v. de bodemerijgever kan zich laten verzekeren, tegen het gevaar dat krachtens den bodemerijbrief zijn geld te loopen heeft, terwijl hij op zijne beurt het gevaar draagt van den zaaksondergang. Nog beter: de verzekeraar van eenig goed, kan zich tegen hetzelfde gevaar op zijne beurt laten verzekeren: *réassurance,* verg. artt. 271 f., 593 en 599. Een ander voorbeeld is: een commissionnair die last had om het goed van zijnen committent te laten verzekeren, heeft daarin eenig verzuim begaan, en vreest in schade te komen, wanneer de goederen mogten verongelukken, hij laat zich, wegens dit interest voor zich zelven verzekeren. Waarom moet er een interest wezen? Omdat een zoo heilzaam, ja onontbeerlijk contract voor den grooten zeehandel, in geene weddingschap ontaarden moet. Weddingschappen en hazardspelen waren reeds bij de Romeinen, en onder JUSTINIAAN, in ongunst. Men zie de Titt. D. et C. *de aleatoribus.* In stede van den koopman en den Assuradeur beide welvarend te maken en den geheelen handel te verlevendigen, strekken zij veeleer ten verderve der familiën, zonder dat er de staat, of de maatschappij, of zelfs de spelers van beroep rijk door worden. Bij deze reden komt nog de te voren genoemde reden ter gelegenheid van de bodemerij: *invitaret ad peccandum*, wanneer er geen interest was.

Hierin ligt tevens opgesloten, hetgeen in art. 253 volgt, dat men niet boven de waarde verzekeren mag.

Behalve dat er op de voorzegde wijze een interest wezen moet, valt ook nog te letten, dat het interest naderhand wegvallend, ook de verzekering een einde neemt: daarvoor is bij te brengen art. 263 f.

Ondertusschen is het waar dat in sommige staten het verzekeren zonder interest, wordt toegelaten, te weten, in dien zin, dat beide partijen wel weten, dat er voor hen geen gevaar loopend voorwerp voorhanden is. MENNO-PÖHLS, p. 68 gewaagt van eene formule hem bekend, *mit und ohne Interesse.* Dit zoude beteekenen: „si navis non venit, certum dabis," en ik behoef niet te bewijzen, dat mij aan dien *reditus navis* gelegen ligt. (a) In Engeland is deze formule eene dagelijksche: *interest or no interest*, waarover zie MARSHALL, I. p. 119; doch voor Engelsche schepen verboden bij eene acte 19 GEO. II. C. 37: naderhand weder toegestaan 14 GEO. III. C. 48.

Over de voor- en nadeelen van het assurantiecontract, zie BÜSCH, I. p. 367 en volg.

Niet alleen moet er een risico wezen, en een belang, maar de assuradeur moet kennis hebben van

(a) Men heeft dezelve ook wel zoo opgevat, als of daar mede alleen gezegd ware, dat de assuradeur zich wat het interest betreft verlaat op de goede trouw van den verzekerde. Eene bijzondere aanleiding hier toe gaf in Engeland de sluikhandel met Spaansch America: wanneer men smokkelt heeft men geene cognoscementen in handen, en kan zijn interest maar moeijelijk bewijzen: zoo wel de Engelsche regering als de assuradeurs wisten dat.

de hoedanigheid van het gevaar, zoo verre hem die van zijde des geassureerde kan gegeven worden: hierover handelt art. 251, en wel van hetgeen opgegeven moet worden vóór het sluiten van de verzekering. Ook naderhand moeten veeltijds mededeelingen plaats hebben, doch daarvan wordt afzonderlijk gehandeld, zoowel *generaliter* in art. 283 als *specialiter* in art. 654 en 673; verg. mede art. 293.

Art. 251. Alle verkeerde of onwaarachtige opgave, of alle verzwijging van aan den verzekerde bekende omstandigheden, hoezeer te goeder trouw aan diens zijde hebbende plaats gehad, welke van dien aard zijn, dat de overeenkomst niet, of niet onder dezelfde voorwaarden zoude zijn gesloten, indien de verzekeraar van den waren staat der zaak had kennis gedragen, maakt de verzekering nietig.

Art. 252. Uitgezonderd de gevallen bij de wet bepaald, mag geene tweede verzekering gedaan worden, voor denzelfden tijd en voor hetzelfde gevaar, op voorwerpen, welke reeds voor derzelver volle waarde verzekerd zijn, en zulks op straffe van nietigheid der tweede verzekering.

Art. 253. Verzekering, welke het beloop van de waarde of het wezenlijk belang te boven

gaat, is alleen geldig tot het beloop van hetzelve.

Indien de volle waarde van het voorwerp niet is verzekerd, is de verzekeraar, in geval van schade, slechts verbonden, in evenredigheid van het verzekerd tot het niet verzekerd gedeelte.

Het staat echter aan partijen vrij uitdrukkelijk te bedingen, dat, onaangezien de meerdere waarde van het verzekerd voorwerp, de aan hetzelve overgekomene schade, tot het vol beloop der verzekerde som, zal worden vergoed.

Art. 253 zegt: *de waarde, of het wezenlijk belang.* Dit is geen pleonasmus. Die op eene lading waardig *f* 20000, bodemerij gegeven heeft *f* 12000, kan zich slechts voor *f* 12000 laten verzekeren, want zijn belang gaat niet verder; de bodemerijnemer kan assurantie nemen voor de overige *f* 8000.

Is alleen geldig enz. Derhalve geldig, en wanneer *dolus* of *error* heeft plaats gehad, zal die het contract alleen benadeelen naar de gemeene regelen van regten, art. 282; verg. art. 576.

Hier van wordt niet opzettelijk gesproken, om dat in de meeste gevallen van *dolus* door speciale bepalingen van zelf is voorzien; b. v. er kan bedrog plaats hebben, door (gelijk BÜSCH een voorbeeld

heeft) vaten met oud roest voor muscaatnoten, kisten met zand voor suiker te laten verzekeren: dan is er geen belang, verg. art. 250 en 273; het kan plaats hebben door verzekering voor een gevaar, dat niet meer bestaat, of niet bestaan zal, art. 269 en volg., inzonderheid art. 597; het kan verder plaats hebben, dat de verzekerde den zaaksondergang bevordert; hiervoor zorgt in het algemeen art. 276.

Het staat vrij uitdrukkelijk te bedingen. Zonder zoodanig beding geschiedt derhalve slechts evenredige, en alzoo gedeeltelijke vergoeding. Bij voorbeeld de waarde der goederen is = 24; de assuradeur heeft daar op geteekend 12; de schade of avarij is = 6: de vergoeding zal wezen drie; om reden dat de assuradeur eene reserve gemaakt heeft om ook in het ergste geval slechts gedeeltelijke schade te vergoeden: dus in de minder erge gevallen, ook gedeeltelijke. Deze uitlegging is natuurlijk, doch veel meer nog gegrond op het gebruik en op een beginsel van den assurantiehandel om geene groote sommen, op een schip, maar kleinere op vele schepen te teekenen. Evenwel is er een beding gemaakt, als hier ondersteld wordt, zoo heeft de uitgedrukte som alleen den zin van een *maximum:* alle schade zal voluit worden vergoed, mits niet te bovengaande 12.

Art. 254. Afstand, bij het aangaan der verzekering, of gedurende derzelver loop, gedaan van hetgeen bij de wet tot het wezen

der overeenkomst wordt vereischt, of van hetgeen uitdrukkelijk is verboden, is nietig.

Art. 254 zegt, of liever wil zeggen, „privatorum voluntate non derogari juri publico."

Art. 255. De verzekering moet schriftelijk worden aangegaan bij eene akte, welke den naam van *polis* draagt.

Art. 256. Alle polissen, met uitzondering van die der levens-verzekeringen, moeten uitdrukken:

1°. Den dag waarop de verzekering is gesloten;

2°. Den naam van dengenen die de verzekering voor eigen rekening of voor die van eenen derde sluit;

3°. Eene genoegzaam duidelijke omschrijving van het verzekerde voorwerp;

4°. Het bedrag der som, waarvoor verzekerd wordt;

5°. De gevaren welke de verzekeraar voor zijne rekening neemt;

6°. Den tijd, op welken het gevaar voor rekening van den verzekeraar begint te loopen en eindigt;

7°. De premie van verzekering, en

8°. In het algemeen, alle omstandigheden, welker kennis van wezenlijk belang voor den verzekeraar kan zijn, en alle andere tusschen de partijen gemaakte bedingen.

De polis moet door elken verzekeraar worden onderteekend.

Art. 257. De overeenkomst van verzekering bestaat, zoodra dezelve is gesloten; de wederzijdsche regten en verpligtingen van den verzekeraar en van den verzekerde nemen van dat oogenblik hunnen aanvang, zelfs vóór dat de polis is onderteekend.

Het sluiten der overeenkomst brengt de verpligting van den verzekeraar mede, om de polis binnen den bepaalden tijd te teekenen en aan den verzekerde uit te leveren.

Art. 258. Om van het sluiten dier overeenkomst te doen blijken, wordt bewijs bij geschrifte vereischt; echter zullen ook alle andere bewijsmiddelen worden toegelaten, indien er een begin van schriftelijk bewijs aanwezig is.

Niettemin kunnen de bijzondere bedingen en voorwaarden, indien over dezelve geschil

ontstaat, in den tusschentijd van het sluiten van de overeenkomst en de uitlevering van de polis, bewezen worden door alle bewijsmiddelen in zaken van koophandel toegelaten; met dien verstande echter, dat van de vereischten, welker uitdrukkelijke vermelding bij de polis op straffe van nietigheid, in sommige verzekeringen door de wet gevorderd wordt, schriftelijk moet blijken.

Art. 259. Indien de verzekering onmiddellijk wordt gesloten tusschen den verzekerde, of die daartoe last of bevoegdheid heeft, en den verzekeraar, moet de polis binnen 24 uren na de aanbieding, door laatstgemelden worden onderteekend en uitgeleverd, ten ware bij de wet, in eenig bijzonder geval, een langer termijn bepaald zij.

Art. 260. Indien de verzekering door tusschenkomst van eenen makelaar in assurantie gesloten is, moet de geteekende polis, binnen acht dagen na het sluiten van de overeenkomst, worden uitgeleverd.

Art. 261. Bij nalatigheid, in de gevallen bij de beide voorgaande artikelen bepaald, is de verzekeraar, of de makelaar ten behoeve

van den verzekerde, gehouden tot vergoeding van de schade, welke uit dat verzuim zoude kunnen ontstaan.

Art. 255—261. Het sluiten van een assurantiecontract kan niet anders dan met schriftelijk bewijs bewezen worden, hetwelk echter ook onvolkomen wezen kan, verg. art. 681, n°. 1; het zelfde geldt van de vermeldingen welke *à peine de nullité* zijn voorgeschreven. Daarentegen kunnen andere *leges contractus* of *pacta adjecta* bewezen worden op alle zoodanige wijzen als het Handelsregt medebrengt. Nadat evenwel de Polis geteekend en geleverd is, mag men buiten of tegen de Polis niet dan met geschrift (a) bewijzen, volgens art. 258 tweede gedeelte; want schoon het Handelsregt anders zoo iets toelaat, Burg. Wetb. art. 1935, heeft zulks hier geen plaats, en moet de regel van het Burgerlijk Regt in art. 1934 gevolgd worden. Waar voor goede reden bestaat. Juiste bepaling van het geen waar toe zich de assuradeur verbonden heeft, is hier bijzonder noodzakelijk, daar het contract zoo menigvuldig, en het voorwerp van hetzelve zoo belangrijk is, daar men van ouds gewoon is het zeer naauw te nemenn en de uitdrukkingen in de Polis met zorg gekozen worden; ja langen tijd, onder anderen in de verorde-

---

(a) Volgens de tegenstelling: alle andere bewijsmidd. — schrift. bewijs, in art. 258 eerste gedeelte.

ning van koning FILIPS, eigen formulieren (a), waar van men niet afwijken mogt, bij de wet voorgeschreven waren. Men bedenke slechts, wanneer een ongeluk gebeurt, heeft de verzekeraar voor eene premie van weinige percenten, in eens duizenden te betalen: natuurlijk dat hij dit zoekt te ontgaan, en dat, wanneer men in zulk een geval het *videndum quid actum sit*, liet gelden, een proces onvermijdelijk zoude worden.

Het is wel waar dat hier alleen van clausulen en *pacta adjecta* en niet van de hoofdzaak gesproken wordt, maar die *pacta adjecta* betreffen meestal soorten van gevaren, welke men beperkt of uitzondert, of soorten, of quantums van geleden verliezen, of het begin en einde van het gevaar; verg. art. 594 f. art. 646 en 648: en van derzelver uitlegging zal dus veeltijds het al of niet vergoeden afhangen, en wanneer men nu niet weet hoe partijen zich hebben uitgedrukt, ontstaat er noodwendiglijk geschil. Hier bij komt de bijzondere omstandigheid dat de verzekering welke de voornaamste is, de zeeverzekering, een contract tusschen éénen verzekerderde en vele assuradeurs is, verg. art. 256 f. Wanneer nu ieder van deze laatsten zich nog beroepen konde op het geen buiten de Polis gesproken, gehandeld, bedoeld zoude wezen, of wanneer dit omgekeerd tegen hen plaats hebben konde, zoude de ongerijmde

(a) Evenzoo in Florence, 1528; zie bij TARGA.

uitkomst wezen, dat bij dezelfde verzekering het met den eenen geheel anders stond dan met den anderen, terwijl zij toch allen ééne Polis geteekend hadden. Ik acht deze redenen te meer te moeten doen gelden, omdat eigenlijk de uitdrukking der wet dubbelzinnig is, zóó dat de zin zelf van de interpunctie komt af te hangen: bij welke dubbelzinnigheid natuurlijk de vraag opgeworpen wordt, of er dan bij dit contract redenen bestaan, om art. 1935 niet te laten gelden; zie ook art. 256, n°. 8.

De vermeldingen *à peine de nullité* ter aangehaalder plaatse bedoeld, zie in art. 272, 280, 302, 603, 606 en elders.

Uit het gezegde volgt, dat de Polis wel niet onontbeerlijk is, wanneer men andere schriftelijke bewijzen kan bijbrengen, maar toch hoogst gewigtig. Uit dien hoofde bepaalt de wet dat er eene Polis moet gemaakt worden, en dat de verzekerde regt heeft om binnen zekeren vasten tijd de uitlevering er van te vorderen: art. 259 en 260; waarbij de nalatige verantwoordelijk wordt gesteld. Omgekeerd is het contract bestaanbaar zonder geschrift, art. 257, wanneer het bestaan maar erkend of bewezen is, en zelfs *nuda conventio* is toereikend. VAN DER KEESSEL, *Thes.* n°. 712, noemt het *contractus consensualis*, en dat is geene bloote pedanterie; het is in zoo verre praktisch als men wel andere meeningen vindt uitgedrukt. Niet slechts bij BÜSCH, I. p. 337, maar zelfs bij TARGA staat, dat het is een *contractus do ut des*, en

dat de assuradeur niet gebonden is voor hij de premie ontvangen heeft; verg. art. 682; zie ook BIJNKERSHOEK, l. c. p. 535, die meent dat men dwaas wezen moest om iets dergelijks te gelooven. Daar tegen zie POTHIER, *contr. d'assur.* n°. 5 en LÂNGENBECK, p. 373. Wijdloopigheden voor en tegen, bij de schrijvers aangehaald door MENNO-PÖHLS, § 567.

Onbeschreven verzekeringen waren in zwang oudtijds; men noemde ze *assurances de confiance*, gelijk blijkt uit den *Guidon*, Ch. I. art. 2; doch zij werden al vroeg verboden, schoon niet altijd met gevolg. Een bijzonder verbod van dien aard zie in de publicatie van de Staten van Holland van 13 November 1773. *Gr. Plak.-boek*, IX. f°. 1341.

In het woord *Polizza* is niets bijzonders gelegen: het beteekent een brief of billet, en wordt ook bij andere bescheiden gebezigd, b. v. loterijbriefjes, en gelijk wij gezegd hebben, bij het cognoscement. Eigen aan de verzekering is het alleen bij de natiën die het van de Italianen overgenomen hebben.

Wat de Polis moet bevatten, wijst aan art. 256, waarmede men het echter niet strenger nemen moet, dan met de zeecontracten, die wij reeds behandeld hebben; er kan zeer wel het een en ander ontbreken, zonder dat het contract, of de Polis er door lijdt, verg. met n°. 3 art. 596. Daarenboven onderscheidt bij dit contract de wet tusschen vermeldingen, die weggelaten nietigheid te weeg brengen, en andere die dat gevolg niet hebben, art. 258.

Art. 256 zegt: *Met uitzondering van die der levensverzekeringen*, niet omdat deze dingen daar niet te pas komen, maar omdat daarvoor een opzettelijk voorschrift volgen zal in art. 304.

Wat den inhoud betreft, waar van hier ter plaatse alleen de *generalia* worden voorgeschreven, dewijl de Polis den dag moet uitdrukken, niet waarop dezelve geteekend is, dat alleen belang heeft voor de toepassing van art. 278, maar den dag waarop de verzekering gesloten is, en van het uur, zelfs van voor of namiddag, niet gesproken wordt; verg. *Code* art. 332., zoo moeten wij vragen, of er dat niets toe doet. Wanneer men naauwkeurigheid mag onderstellen, laat zich die vraag beantwoorden uit art. 257: de regten en verpligtingen wederzijds beginnen met het *oogenblik*, dat oogenblik behoeft niet in de Polis te staan, en mag, volgens art. 258 van elders bewezen worden, vóór den tijd der afgifte met een eed, of met getuigen, daarna met geschrift. De vraag wordt niet onbeteekenend daardoor dat het begin en einde van het gevaar moet worden uitgedrukt, hetwelk toch vroeger of later aanvang nemen mag; want of partijen al of niet verbonden waren, is eene vraag die bij het geheele contract, b. v. bij de verpligting om de premie te betalen, voorkomen kan; verg. art. 635 en elders, als mede art. 634, 269 en 597.

2°. *Den naam van dengenen.* Het wetboek van 1830, art. 482, verbiedt de assurantiën *aan toon-*

der: dat verbod is hier weggelaten; waarom? Niet juist om dat men van gedachten veranderde, want dan zoude het tegendeel (gelijk elders, b. v. in art. 508) wel zijn uitgedrukt; maar veeleer omdat men de bewoording hier ter plaatse voldoende vond. Anders zijn Polissen *aan toonder* geene onbekende zaak, zie *Preussisches Landrecht* § 2071, en de Hamb. *Assec. Ordn.* Tit. I. art. 4. Het *aan toonder* wordt dan verstaan, als of men zeide, voor rekening van die het aangaat, en dewijl men dit laatste bij ons ook schrijven kan: TITIUS *voor vreemde rekening*, *voor eigen of vreemde rekening*, zonder te zeggen, voor wiens rekening, zoo verschilt het niet veel. Dat men niet blootelijk *aan toonder* schrijven kan, volgt mede uit de bepalingen onder art. 264 en volg.

3°. *Eene genoegzaam duidelijke omschrijving.* Duidelijk moet zij zijn, al is zij zeer onbepaald; men moet toch kunnen weten, of er gevaar geloopen is, en dus het voorwerp daaraan bloot gesteld, kennen, al is het ook maar *ex post facto.* Bij voorbeeld, men kan verzekeren *goederen*, waar van men noch de hoeveelheid, noch de hoedanigheid kent, zelfs niet weet op welk schip zij geladen zullen worden, art. 595 en 596: de verzekering geschiedt dan maar volgens den inhoud van den brief waarin dezelve gelast wordt.

5°. *De gevaren*, enz. De soort, en de grenzen van het gevaar. De Fransche wet kende alleen zeegevaar, en bepaalt zelve de species daar toe behoorende,

welke partijen maar hebben te wijzigen, wanneer zij dat willen. Bij ons is zoodanige wettelijke bepaling ook wel voorhanden, maar dewijl wij in onze wet zoo vele soorten van verzekering hebben, en zoo vele clausulen van meer of minder gevaar, waarmede de wet zich bezig houdt, is het niet ongepast ook deze vermelding te verlangen, schoon dezelve des noods ontbreken mag. Zeker is het dat het gebruik dezelve medebrengt.

Bij de levensverzekering is dit nommer weggelaten; ondertusschen konde het daarbij wel zeer noodzakelijk zijn, b. v. om te zeggen, dat, wanneer TITIUS zeereizen gaat doen, of op zich wil laten schieten door vriend of vijand, in duel of als soldaat, de assuradeur met dit gevaar niet te doen wil hebben.

6°. *Den tijd*, waarin de wet bijzonder naauwkeurig voorziet, bij de zeeverzekering; zie de derde afdeeling van Tit. 9. B. II.

Iets zeer wezenlijks schijnt ook nommer 4: *de verzekerde som*, en evenwel is dat juist iets wat zeer wel kan worden gemist, wanneer men maar zegt in de Polis, dat de assuradeur de waarde der goederen betalen zal, en de schade daar aan vallende. Zelfs is, dat niet geschiedende, het vermoeden toereikende, dat zoodanig verzekerd is: POTHIER, n°. 75, PARDESSUS, n°. 881. De waarde der goederen kan in de Polis worden uitgedrukt, men noemt dat *eene getaxeerde Polis;* is zij niet opgegeven, *eene opene Polis;* MENNO-PÖHLS, § 591. BÜSCH, I. p. 323. In

Engeland, heet de getaxeerde Polis: *valued Policy*, ANNESLEY, p. 27.

7°. *De premie.* Met de premie, het *loon*, zoo als DE GROOT zegt, (het woord komt niet van *Primus*, zoo als BOULY-PATY meent, maar van *praenium*), is het al even eens gelegen; want de ontbrekende vermelding kan van elders goed gemaakt worden, wanneer er een koers bestaat; verg. *Code de Commerce*, art. 79 f. Daar en boven wordt de premie terstond bij het teekenen der Polis betaald, althans de wet onderstelt het in art. 682 f. en de Polis zegt het, schoon het waar is aan den anderen kant, dat de Polis hierin niet altijd de waarheid spreekt. In Frankrijk kent men *billets de prime*, die de plaats eener betaalde premie bekleeden; zie ook BÜSCH, I. p. 338.

De premie kan bedongen worden op meer dan eene wijze. Veelal zijn het percenten, en vreemd luidt het dat die percenten in het formulier van Koning FILIPS eens voor al staan uitgedrukt; het kan echter zeer wel geschieden voor zekere som in eens, als mede voor zekere maandelijksche vergoeding, en voorts voor de uit- of tehuisreis, of voor beide; die laatste heet *assurance à prime liée*, art. 626. De premie kan ook bedongen worden met voorwaardelijke verhooging bij vermeerdering van gevaar, b. v. in geval van opkomenden oorlog; art. 661, en kan ook in dat geval eerst naderhand worden uitgemaakt.

De Polis moet door elken verzekeraar worden onderteekend. Van den geassureerde wordt hier niet gesproken, die teekent niet, omdat hij de premie betaald hebbende zich verder tot niets verbindt, maar alleen regten uit de Polis ontleent. Dat de verzekeraars meer dan een zijn, hebben wij reeds gezegd. De makelaar moet somtijds vrij wat rondloopen eer hij de volle som bij een heeft verzameld, en genoegzame onderteekenaars, dezelve uitmakende. Ieder schrijft maar een zeker *quantum*, en van daar heeten de assuradeurs in Engeland *onderteekenaars*, *underwriters*.

In den zin van dit laatste moet ook het eerste worden verstaan: *de dag waarop de verzekering is gesloten*, dat is, iedere verzekering, die niet alle op denzelfden dag tot stand komen; verg. art. 278.

Art. 262. Hij die, van eenen ander order ontvangende tot het laten doen van verzekering, dezelve voor zijne eigene rekening houdt, wordt verstaan verzekeraar te zijn op de aan hem opgegevene voorwaarden, en, bij gebreke van die opgave, op zoodanige voorwaarden als waarop de verzekering had kunnen worden gesloten ter plaatse, alwaar hij den last had moeten uitvoeren en, indien deze plaats niet is aangeduid, te zijner woonplaatse of op de naast gelegen beurs.

Art. 262. Het geval hier bedoeld is, dat iemand order krijgende om te laten verzekeren, zelf verzekert; wanneer nu, gelijk meest het geval zal zijn, omtrent den prijs en de bijzondere bedingen niets is voorgeschreven, moet het gewone tot rigtsnoer genomen worden, volgens het oordeel en bevinden van de makelaars of andere *periti viri.*

Art. 263. Bij verkoop en allen eigendoms-overgang van verzekerde voorwerpen, loopt de verzekering ten voordeele van den kooper of nieuwen eigenaar, zelfs zonder overdragt, voor zoo verre schaden betreft, opgekomen, nadat het voorwerp ten bate of schade des koopers of nieuwen verkrijgers is gekomen, alles ten zij het tegendeel tusschen den verzekeraar en den oorspronkelijken verzekerde ware bedongen.

Indien, ten tijde van den verkoop of van den eigendoms-overgang, de kooper of nieuwe eigenaar weigert de verzekering over te nemen, en de oorspronkelijk verzekerde nog belang in het verzekerd voorwerp behoudt, blijft de verzekering, in zoo verre, in zijn voordeel loopen.

Art. 263 stelt eene surrogatie daar; de nieuwe

eigenaar aanvaart zijn goed vrij van gevaar; hij bekomt *ipso jure* de voorwaardelijke aanspraak op vergoeding, die zijn cedent had, zonder dat hem die bloot personele actie behoeft overgedragen te worden. Voor toekomstige schade is hij derhalve, op denzelf den voet, beveiligd. Zelfs heeft een kooper actie tot vergoeding van schade, die reeds gevallen is vóór den eigendomsovergang, te weten, na dato van het contract, volgens Burg. Wetb. art. 1496: doch vroeger niet; alzoo hij vóór dien tijd geen interest had in het verzekerde. Het is alleen dit laatste, het interest, dat den wetgever bewogen heeft om dus te bepalen. De assuradeur heeft de premie genoten, en moet derhalve het gevaar blijven dragen, maar de verzekerde, die zijn perceel verkocht heeft, heeft geen interest meer, verg. art. 250; dus bleef niets over dan de aanspraak op den kooper te laten overgaan, gelijk hier geschiedt. Doch moet men bedacht zijn op de uitzondering in art. 321 f. als mede op art. 318. Die verband of privilegie heeft op een schip, kan zich niet aan de assurantiepenningen houden. Die assurantie is op zich zelf geene hoedanigheid van het verzekerde, overgaande even als eene *servitus praedii*, geene *qualitas rei*; zie ook nog art. 297 (*hypotheca nominis.*).

De uitzondering *alles ten zij* brengt mede dat bij vervreemding van het perceel als dan de verzekering te niet gaat, zonder dat de assuradeur de premie terug geeft, dewijl hij reeds begonnen heeft het

gevaar te loopen, art. 276, volgens art. 635, verg. *Code de Commerce*, art. 351. f.

Indien enz. *de oorspronkelijk verzekerde nog belang.* Hoe kan dat zijn, wanneer hij zijn perceel verkocht heeft? Hij kan er een hypotheek op hebben, of een regt van wederinkoop, zie art. 1555 Burg. Wetb. Hij konde zich ook het vruchtgebruik hebben voorbehouden. Eindelijk uit hoofde van bijzonder beding konde hij nog een tijd lang met het *periculum rei* bezwaard blijven.

In zoo verre. Hij heeft niet in alle gevallen regt op de volle beloofde vergoeding, volgens art. 253, waar wij lezen: *wezenlijk belang.*

Art. 264. Verzekering kan niet alleen voor eigen rekening, maar ook voor die van eenen derde worden gesloten, het zij uit krachte van eenen algemeenen of van eenen bijzonderen last, het zij zelfs buiten weten van den belanghebbende, en zulks met inachtneming der volgende bepalingen.

Art. 265. Bij verzekering ten behoeve van eenen derde, moet uitdrukkelijk in de polis worden melding gemaakt, of zulks uit krachte eener lastgeving, of buiten weten van den belanghebbende plaats heeft.

Art. 266. De verzekering zonder lastgeving, en buiten weten van den belanghebbende

gedaan, is nietig, indien en voor zoo verre hetzelfde voorwerp door den belanghebbende, of door eenen derde, op zijnen last, was verzekerd vóór het tijdstip waarop hij kennis droeg der, buiten zijn weten, geslotene verzekering.

Art. 267. Indien bij de polis geene melding is gemaakt dat de verzekering voor rekening van eenen derde is geschied, wordt de verzekerde geacht die voor zich zelven te hebben gesloten.

Art. 264—267. Van verzekering voor vreemde rekening. Men kan voor een ander verzekeren als lasthebber, of *negotiorum gestor*, hoedanige kwaliteit in de Polis moet worden vermeld, zonder dat evenwel het ontbreken dier vermelding het contract bederft; ook behoeft de principaal niet genoemd te worden; het is voldoende om te zeggen: *voor vreemde rekening;* alleen wanneer hoegenaamd geene vermelding van dien aard gemaakt is, heeft zulks gevolg, en wel dat de verzekerde voor zich geacht wordt verzekerd te hebben: blijkt het dan naderhand dat hij geen belang had, zoo is de verzekering nietig. Wat het gevolg zal zijn, wanneer de kwaliteit alleen verzwegen is, tegen art. 265, is moeijelijk te zeggen; alleen blijkt, dat deze bepalingen in het wetboek van 1830 niet stonden, maar eerst later zijn

toegevoegd; daar en tegen handelt hetzelve over het *ratum habere* van den *dominus*, het welk hier met regt is achterwege gelaten, omdat hij, wanneer er schade te vergoeden valt, zoo dwaas niet wezen zal om zijne *rati habitio* te weigeren; is er die niet, zoo zal de aard der zaak uitwijzen, of de verzekering, als *utiliter gestum* te beschouwen is, naar het gemeene regt, en of aan den verzekerde *voor rekening* de premie moet worden vergoed, art. 1393 Burg. Wetb.

Wat, wanneer *voor eigen of vreemde rekening* verzekerd is? of ook wel: *voor rekening van wien het aangaat?* (a) Streng genomen zoude men moeten zeggen, dat zoodanige verzekering als voor eigen rekening moet worden beschouwd, alzoo de vermelding bij art. 267 gevorderd, eigenlijk ontbreken zoude; doch laat zich uit den geheelen zamenhang ook wel het tegendeel besluiten, te weten, dat deze *tertius casus*, van eene alternatieve clausule, in de wet niet begrepen is: waar uit verder volgt dat dezelve door het gebruik gewettigd, en bij de wet niet verboden, bestaanbaar is; verg. ook art. 657.

Art. 268. De verzekering kan tot voorwerp hebben alle belang, hetwelk op geld waardeerbaar, aan gevaar onderhevig en bij de wet niet is uitgezonderd.

(a) Hoedanige reeds voorkomt in Florence ten jare 1523. BALDASSERONI, v. p. 293.

Art. 268. *En bij de wet niet is uitgezonderd.* Indien men maar eerst wist wat bij de wet al of niet is uitgezonderd. Aan art. 1356, n°. 4, heeft men niet veel. Een paar hoofdvragen komen voor bij de zeeverzekering, welke wij hier ten minste willen hebben aangewezen. De eerste betreft de verzekering van goederen bestemd om in een ander land te worden ingesmokkeld. Belastingwetten van andere natiën gelden niet bij ons, zij kunnen door onze regters derhalve op Nederlanders niet worden toegepast. Uit dien hoofde leerden in Frankrijk VALIN en EMÉRIGON, dat eene verzekering van zoodanige goederen, voor den assuradeur, die van de gevaarlijke bestemming kennis droeg, verbindende is, en het is alleen POTHIER die op gronden van zedelijkheid daar tegen redeneert, zich ook nog beroepende op de leer, dat men elders contracterende geacht wordt zich te onderwerpen aan de wetten van zoodanig land; zie POTHIER, *Traité du contrat d'assurance*, n°. 58, en de redenering er tegen van ESTRANGIN. De laatste bewijsgrond moge rigtig wezen, hij staat ten minste bij HUBER en bij DE GROOT, maar is dezelve in dezen wel toepasselijk? Indien degene, die, zoo als bij POTHIER ondersteld wordt, zijde uit Spanje uitvoert, geacht moet worden dáár te contracteren, zoo volgt dat degene, die uit Franrijk verboden goederen in Spanje invoert, daar niet contracteert. Op zijn best past die grond dus maar half. De waarheid echter is, dat in het eerste ge-

val de kooper, in het tweede de verkooper in Frankrijk gecontracteerd hebben. Het gevolg is, dat de assurantie van verboden goederen in beide gevallen bestaanbaar wezen kan, om nu nog van andere gronden niet te gewagen, die men bij ESTRANGIN lezen kan. In dien zin werd ook in Frankrijk geoordeeld en geadviseerd. In Engeland is men nog veel verder gegaan. Bij MARSHALL, bl. 56, vindt men uitgesproken, dat al zijn er bij den verboden handel valsche papieren gebruikt, en al is de handel gedreven in strijd met tractaten tusschen het Brittenrijk en de benadeelde vreemde mogendheid, des niet te min de handel in Engeland als geoorloofd, en de assurantie als geldig moet worden beschouwd.

Wij zullen gelegenheid vinden om hier op terug te komen bij art. 599, n°. 4 en 5.

De tweede vraag betreft de verzekering van zoogenaamde contrabande waren. Kruid en lood, geweren, scheepsgereedschappen, en alles wat onder ammunitie begrepen is, is wel verboden geweest te verzekeren, doch sedert lang niet meer; zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 718, en de Hamburgsche *Assekuranz-Ordnung*, Tit. IV. art. 10. Doch moet, hetgeen reeds volgens art. 251 het algemeen beginsel medebrengt, van de gevaarlijke hoedanigheid aangifte gedaan zijn.

Maar zal men, ten derde, ook goederen of schepen aan den vijand behoorende kunnen verzekeren? Dat deze niet kunnen verzekerd worden, is, bij ons

althans, uitgemaakt; zie BIJNKERSHOEK. *Quaest. Juris Publici*, Lib. I. C. 21, waarmede zich vereenigt VAN DER KEESSEL, *Thes.* 718. Hij voegt er bij: „*ne quidem a sciente.*"

Met deze drie voorbeelden van hetgeen bij de wet al of niet is uitgezonderd, willen wij ons voorreerst tevreden houden; andere zullen ons nog te voren komen bij de bijzondere soorten van verzekering.

Art. 269. Alle verzekering gedaan op eenig belang hoegenaamd, waarvan de schade, tegen welke verzekerd is, reeds op het tijdstip van het sluiten der overeenkomst bestond, is nietig, indien de verzekerde, of hij die met of zonder last heeft doen verzekeren, van het aanwezen der schade heeft kennis gedragen.

Art. 270. Er bestaat vermoeden, dat men van het aanwezen dier schade heeft kennis gedragen, indien de regter, met in achtneming der omstandigheden, oordeelt dat er sedert het aanwezen der schade zoo veel tijds is verloopen, dat de verzekerde daarvan had kunnen kennis dragen.

In geval van twijfel, staat het den regter vrij om aan verzekerden en derzelver lasthebbers den eed op te leggen, dat zij, ten tijde

van het sluiten der overeenkomst, van het aanwezen der schade geene kennis hebben gedragen.

Indien die eed door de partij aan hare wederpartij wordt opgedragen, moet dezelve in allen gevalle door den regter worden opgelegd.

Art. 269 en 270. Hier bij behoort art. 597. Tot het wezen der verzekering behoort gevaar; schade die bereids gevallen is moest dus in geen geval eene assurantie-vordering kunnen te weeg brengen; zie art. 306. Evenwei heeft in den zeehandel het gebruik al voor lang bestaan, om het niet weten voor het niet aanwezig zijn te laten gelden. De geassureerde weet niet dat zijn schip reeds is vergaan, en neemt verzekering; deze is bestaanbaar, en wanneer naderhand het berigt komt van het ongeval, moet de assuradeur vergoeden.

Voor dien is het wel hetzelfde of hij teekent op een schip waar van men niet weet of het behouden *is* of vergaan, dan wel op een schip waar van men niet weet of het vergaan *zal* of behouden *worden*. Alleen heeft hij in het eerste geval wel eenige grootere kans om bedrogen te worden, en daarom komt de wet hem te gemoet met vermoedens van een bijzonderen aard, waarover wij later bij de zeeverzekering zullen te handelen hebben. Hetgeen hier in art. 270 geschreven staat is geheel nieuw. De mogelijkheid moet als de werkelijkheid aangezien worden,

mits die mogelijkheid, als een gevolg van tijdsverloop, door een regterlijk oordeel erkend wordt, en wanneer de regter twijfelt, of de mogelijkheid er is, werkt dat ten voordeele van den geassureerde, die zich met eede zuiveren mag. Zelfs mag de regter oordeelen, dat de bedoelde mogelijkheid niet voorhanden is, ook zonder den eed op te leggen. Evenwel de gedefereerde eed moet gezworen worden, dien men in dezen, uit den aard der zaak, niet kan refereren.

Of de kennis of wetenschap waar van hier gehandeld wordt, alleen *ex persona gerentis* gerekend wordt, en niet *ex persona domini*, is op eene niet voldoende wijze uitgedrukt in art. 598 f. „of diens lasthebber." verg. L. 51. D. *de aedil. ed.* en voorts L. 5 pr. *de trib. act.*

Art. 271. De verzekeraar kan altijd hetgeen hij verzekerd heeft wederom laten verzekeren.

Art. 271. Van *Reassurantie*, *Reinsurance*, *Rückversicherung*. Wij hebben reeds doen opmerken, dat om zich te laten verzekeren, men juist geen eigenaar behoeft te wezen, mits men maar een interest hebbe: zoodanig heeft wel voor allen de assuradeur. Wanneer die nu berouw krijgt van zijne assurantie, of van de wijze waarop hij die gedaan heeft, wanneer b. v. de omstandigheden in eens veranderen, of wanneer de premiën lager worden, en hij zich eene zekere winst verschaffen wil, zoo laat hij zich het ge-

vaar dat hij overgenomen heeft op zijne beurt verzekeren. Hij kan de clausulen veranderen, doch in *dubio* wordt de tweede verzekering geacht geschied te zijn op den zelfden voet als de eerste. In hoe verre die tweede verzekering den eerst verzekerde aangaat, moet naar het gemeene regt beoordeeld worden: als *res inter alios acta* geeft ze hem geene regten; Burg. Wetb. n°. 1376. VALIN evenwel dacht hier anders over, meenende dat de geassureerde nu actie tegen de beide assuradeurs hebben zoude, p. 66, v. o.; doch zie LOCRÉ, op art. 342 van den *Code*.

In Frankrijk plaagde men zich met de vraag, of de *Réassureur* niet van de som die hij geteekend heeft, waar voor hij zich nu weder verzekeren laat, de premie aftrekken moet: want die ontvangt hij in alle gevallen, of liever heeft ze ontvangen, en verliest dus eigenlijk niet de volle som die hij als vergoeding uitbetaalt; zie hierover EMÉRIGON, I. p. 250

Wij kunnen dat veilig ontkennen. Men bedenke dat hij op zijne beurt ook eene premie, grooter of kleiner dan de eerste (want dat mag), uitkeeren moet. Valt die kleiner uit, dan is het waar dat hij voor meer verzekeren laat, dan hij bij de uitkomst verliezen kan; maar dat is niet wel te vermijden, indien men niet redeloos verbieden wil, dat de tweede premie minder bedrage dan de eerste. Doch naar de uitkomst moet de zaak niet beoordeeld worden; de premie is geen *minus* van het kapitaal; zij is gewoonlijk reeds lang betaald, en *solutione* tot een

non-ens geworden. Het kapitaal is eene schuld op zich zelve staande, *sub conditione* aangegaan door eenen anderen debiteur, dat kapitaal loopt in der daad de risico van de zee, of wat het zij, al is het dat vroegere winst het verlies voor den verzekeraar dragelijker maakt.

Stellen wij b. v.: *f* 1000, verzekerd tot 10 %, gereassureerd tot 8 %. In geval van verlies betaalt de assuradeur *f* 1000, doch indien hij de genoten premie aftrekt, verliest hij slechts *f* 900. Daar en tegen bekomt hij *f* 1000, en de premie die hij betaalde bedroeg *f* 80, dus blijft hem *f* 920, en zoo doende gewint hij *f* 20 zonder gevaar te loopen.

VALIN en POTHIER spreken hier bij ook van het verzekeren van des verzekeraars gegoedheid: waar toe, schoon anders, mede behoort art. 280; zie ook art. 285. Zoo iets grenst zeer aan eenen borgtogt, is echter niet hetzelfde, want de verzekerde moet het ongeval, in dezen het faillissement, bewijzen, dat bij eenen borgtogt juist niet noodig is, althans niet in handelszaken; verg. L. 116, D. *de verb. obl.* L. 21, D. *de solutt.* EMÉRIGON, I. p. 253.

De Fransche wet (in art. 342) gewaagt ter dezer plaatse nog van het verzekeren van de premie. Die eerst 10 % betaalt, en naderhand de waarde van het verlorene met *f* 100 vergoed krijgt, verliest eigenlijk toch bij het ongeval nog *f* 10. Nu is de vraag of hij die *f* 10 zich ook niet kan laten verzekeren? Juristisch, zoude men meenen, ja, *naturaliter*, of

liever wiskunstig, zoude men zeggen *neen*. Dat men de premie mag laten verzekeren, bewijst art. 612, maar dewijl iedere verzekering wederom eene premie kost, en alzoo nimmer vergoeding ten volle aanbrengt, zoo schijnt het, dat men het doel al verzekerende wel nader en nader komen, maar nimmer bereiken kan; zie hier over BÜSCH, II. pag. 489. Zoo schijnt het; eigenlijk is het niet zoo. In het voorgestelde geval late men zich verzekeren voor *f* 11⅛, en betale daar van 10% premie = 1 1⅛; zoo doende krijgt men de volle honderd vergoed.

Over het juridische van deze premieverzekeringen; zie HEISE *und* KROPP, *Abhandl.* II. bl. 579. In Hamburg is de leer (niet ook in Frankrijk en in Italiën), dat bij open polissen de premieverzekering zich van zelf verstaat, zonder beding.

Art. 272. Indien de verzekerde den verzekeraar, bij eene geregtelijke opzegging, van zijne verpligtingen voor het toekomende ontslaat, kan hij zijn belang voor denzelfden tijd en hetzelfde gevaar andermaal doen verzekeren.

In dat geval moet, op straffe van nietigheid, in de nieuwe polis worden melding gemaakt, zoo wel van de vroegere verzekering als van de geregtelijke opzegging.

Art. 272. Wanneer de premie betaald, of ver-

schuldigd is, heeft de assuradeur verder bij het contract niets meer te winnen, maar wel veel te verliezen; hij kan er derhalve, wanneer men hem de premie maar behouden laat, niet tegen hebben, dat hij ontslagen wordt, en de verzekerde kan van zijn regt afziende, bij een ander verzekering nemen. Doch onze wet verlangt in dat geval zekere voorzorgen; er moet eene geregtelijke opzegging wezen, ook moet er op straffe van nietigheid melding gemaakt worden van deze opzegging, en, zoo doende, tevens van de vroegere verzekering. Deze voorzorgen dienen om te verhoeden dat niet, in *fraudem legis*, dezelfde voorwerpen twee maal verzekerd worden voor hetzelfde gevaar, verg. art. 277. Het moet deugdelijk blijken dat de eerste waarlijk is opgeheven.

Art. 273. Indien de waarde der verzekerde voorwerpen niet door partijen in de polis is uitgedrukt, kan dezelve door alle bewijsmiddelen worden gestaafd.

Art. 274. Indien die waarde in de polis is uitgedrukt, heeft de regter niettemin de bevoegdheid om aan den verzekerde de nadere regtvaardiging der uitgedrukte waarde op te leggen, voor zoo verre door den verzekeraar redenen worden aangevoerd, waaruit gegrond vermoeden wegens het bovenmatige der opgave geboren wordt.

De verzekeraar heeft in allen gevalle het vermogen om de bovenmatigheid der uitgedrukte waarde in regten te bewijzen.

Art. 275. Indien echter het verzekerd voorwerp vooraf is gewaardeerd door deskundigen, bij partijen daartoe bestemd, en, des gevorderd, door den regter beëedigd, kan de verzekeraar niet daartegen opkomen, ten zij in geval van bedrog; alles behoudens de bijzondere uitzonderingen bij de wet gemaakt.

Art. 273—275. Hier vertoont zich het onderscheid, te voren vermeld, van eene opene Polis, en eene getaxeerde Polis. Bij eene opene Polis kan het bewijs van de waarde der goederen in alle gevallen worden gevorderd, hetwelk dan door boeken, rekeningen, facturen, makelaars nota's, prijscouranten, (art. 622), enz. geleverd worden kan; is het daarentegen eene getaxeerde Polis, zoo komt het er eerst op aan, of de waardering door beide partijen is geschied wederzijds, of eenzijdig door den verzekerde alleen: in het eerste geval kan de assuradeur niet opkomen tegen zijne eigene handeling, volgens L. 25 D. *de adoptt.* het geval van *dolus* uitgezonderd; in het laatste moet hij zich op vermoedens, tegen den verzekerde getuigende, beroepen, om nadere bewijzen te verlangen, of zelf het tegenbewijs op zich nemen. In de Fransche wetgeving heeft men

deze, in den grond slechts gemeenregtelijke, bepalingen niet; daarentegen bepalingen, in art. 336 van den *Code*, voor een ander geval, te weten, dat na het teekenen van de Polis de assuradeur vermoeden krijgt dat, het zij de waardering, het zij de opgegeven hoedanigheid der goederen ter kwader trouw is geschied: hij is door zijne onderteekening gebonden, en zoude naderhand, na dat het verzekerde voorwerp was te gronde gegaan, meer moeite hebben, om het contract met goed gevolg te bestrijden; de wet vergunt hem, om een onderzoek omtrent de wezenlijkheid van de voorwerpen, en omtrent de waarachtigheid der waardering te vorderen. Zoo moet in den *Code* art. 336 worden opgevat; dit is echter niet de onderstelling van onze artt. 273 en volgende; zie mede art. 622 hieronder. Met die van art. 336 van den *Code* houdt zich onze wetgeving niet bezig; verg. aldaar art. 358.

Art. 276. Geene verliezen of schade, door eigen schuld van eenen verzekerde veroorzaakt, komen ten laste van den verzekeraar. Hij vermag zelfs de premie te behouden of te vorderen, indien hij reeds begonnen had eenig gevaar te loopen.

Art. 276. *Quod quis sua culpa damnum sentit, sentire non intelligitur*, zal men zeggen: de bekende regel, waar van wij meermalen hebben gebruik ge-

maakt, en het zijn alleen minderjarigen die zich, naar het gemeene regt, op hunne eigene *culpa* mogen beroepen. Doch hier mede is de behandeling van dit artikel in het geheel niet afgedaan. Het is toch waar, dat men door beding schade, welke men zelf toebrengt, door een ander kan laten dragen, in zoo verre men over de *culpae praestatio* contracteren mag, volgens L. 23 D. *de reg. juris* en L. 5, § 10. D. *Commod.*

Dat die uitspraken zorgeloosheid omtrent eens anders goed betreffen maakt geen verschil, want als men verpligt is in het belang van een ander voor zijn eigen goed zorgvuldig te wezen, heeft die op onze zorgvuldigheid dezelfde aanspraak, niet meer of minder in het eene dan in het andere geval; zoo praesteert b. v. de verkooper *diligentiam et custodiam* opzigtelijk het verkochte en ongeleverde goed, waar van hij vooreerst nog eigenaar is, verg. art. 283. Op deze wijze ontstaat hier de vraag, of aan dit artikel niet door een contrarie beding kan gederogeerd worden, dat de verzekeraar zelfs voor de schade, door verzuim of nalatigheid van den verzekerde veroorzaakt, opkomen moet. Doch ik zoude meenen, in weerwil dezer algemeene redenering, dat het hier anders is, en dat de wetgever zoodanig beding *de diligentia non praestanda*, in de verzekeringen als gevaarlijk heeft willen verbieden. Dit ligt, dunkt mij, in art. 638; alleen ten aanzien van des schippers, niet van eigen handelingen, mag men zoo iets

bedingen; zie ook *Code* art. 351 en 353. Bij brandverzekering is deze vraag van bijzondere beteekenis, zoo als wij zien zullen bij art. 294.

Art. 277. Indien verscheidene verzekeringen, te goeder trouw, ten aanzien van hetzelfde voorwerp zijn aangegaan, en bij de eerste de volle waarde is verzekerd, houdt dezelve alléén stand, en de volgende verzekeraars zijn ontslagen.

Indien bij de eerste verzekering de volle waarde niet is verzekerd, zijn de volgende verzekeraars aansprakelijk voor de meerdere waarde, volgens de orde des tijds, waarop de volgende verzekeringen zijn gesloten.

Art. 278. Bijaldien op eene en dezelfde polis, door onderscheidene verzekeraars, al ware het op onderscheidene dagen, meer dan de waarde verzekerd is, dragen zij allen te zamen naar evenredigheid van de som voor welke zij geteekend hebben, alleen de juiste verzekerde waarde.

Dezelfde bepaling geldt, wanneer ten zelfde dage, ten opzigte van hetzelfde voorwerp, onderscheidene verzekeringen gesloten zijn.

Art. 279. De verzekerde mag, in de ge-

vallen bij de twee voorgaande artikelen vermeld, de oudste verzekeringen niet vernietigen om daardoor de latere verzekeraars te verbinden.

Indien de verzekerde de eerste verzekeraars ontslaat, wordt hij geacht zich, voor dezelfde som en in dezelfde orde, in hunne plaats als verzekeraar gesteld te hebben.

Indien hij zich laat herverzekeren, treden de herverzekeraars in dezelfde orde in zijne plaats op.

Art. 280. Het wordt als geene ongeoorloofde overeenkomst beschouwd, indien, na de verzekering van een voorwerp voor deszelfs volle waarde, de belanghebbende hetzelve vervolgens geheel of gedeeltelijk laat verzekeren, onder de uitdrukkelijke bepaling, dat hij zijn regt tegen de verzekeraars alleen zal kunnen doen gelden, indien en voor zoo verre hij de schade op de vroegere niet zal kunnen verhalen.

In het geval van zoodanige overeenkomst moeten, op straffe van nietigheid, de vroeger geslotene overeenkomsten duidelijk worden omschreven, en zullen de bepalingen van art. 277 en 278 insgelijks daarop toepasselijk zijn.

Artt. 277—280. Van dubbele verzekering. *Code* art. 359. Bij ons, en in Frankrijk, is dat onbestaanbaar; de oudste verzekering blijft van kracht, en de latere zijn nietig; met andere woorden, wat verzekerd is kan niet wederom verzekerd worden: t. w. hetzelfde object voor hetzelfde gevaar, ten zij dit object wel stoffelijk hetzelfde zij, maar *intellectu* niet hetzelfde, zoo als wanneer de eerste verzekering niet de volle waarde omvat. De wet zegt hierbij nog, *ter goeder trouw:* met dubbele verzekering niet ter goeder trouw is het derhalve anders gelegen. Men mag vragen, hoe dan gelegen? Zouden in dat geval de beide verzekeringen nietig zijn? Dat kan men niet aannemen. Zulk een *argumentum a contrario sensu* is bedenkelijk, en het benadeelt de eerste niet, dat willens en wetens eene tweede verzekering genomen is. Evenwel moet ik hiertegen doen opmerken, dat het *ter goeder trouw* uit de Ordonnantie afkomstig is, artt. 23 en 24, en dat VALIN de bestaanbaarheid inderdaad van de goede trouw afhankelijk maakt; doch onze wetgever heeft, indien al zijne woorden, zeker zijnen geest hier niet overgenomen; dit blijkt uit art. 252: „op straffe van nietigheid *der tweede* verzekering." Ik geloof daarom als nu den zin te zijn, al is er ter goeder trouw gehandeld, zelfs dan is maar eene der beide verzekeringen, en wel de oudste geldig. Dit laatste lijdt voorts uitzondering in het geval van art. 266. De tweede verzekering door of van wege den *dominus* gedaan, gaat voor die door

den *neg. gestor* bezorgd, schoon deze in tijdorde eene vroegere is, wanneer de *dominus* van de in zijn belang gedane vroegere nog geene kennis droeg.

Dat de tweede verzekering nietig is, hangt ongetwijfeld zamen met het beginsel in art. 252; het is er echter geen noodwendig gevolg van, want dat beginsel (dat men niet boven de waarde verzekeren mag), wordt in Engeland, voor zoo veel het hier besprokene betreft, geheel anders toegepast. Men zegt daar: de assurantiën zijn beide van waarde, alleen kan de verzekerde geen twee vergoedingen beuren, diensvolgens heeft hij de keus, aan welken der verzekeraren hij zich houden wil, en die aangesproken wordt heeft aanspraak op evenredige te gemoet koming jegens de medeverzekeraren, verg. ANNESLEY, p. 63. De nuttige zijde van dit regt is eenigermate in art. 280 aangeduid.

Wanneer bij de eerste verzekering de volle waarde niet verzekerd is, al had men ook de gedachte gehad om de volle waarde te verzekeren, zoo worden de volgende verzekeringen in stand gehouden, en wel naar tijdorde, of wanneer zij gelijktijdig zijn, naar evenredigheid. Voor gelijktijdige worden gehouden, zoo de verzekeraars op dezelfde Polis, de een vroeger, de ander later, geteekend hebben, art. 278. In dien zin, geloof ik, moet ook art. 277 worden opgevat, wanneer het heet *verscheidene verzekeringen*, te weten, op verschillende Polissen: wanneer maar ééne Polis voorkomt, gaat de oudste niet

voor, en er geschiedt op alle evenredige reductie. Hoe het een en ander overigens met art. 257 te rijmen zij, is eene andere vraag, waar over straks nader.

Wanneer nu de volle waarde niet verzekerd is, en alzoo het tweede lid van art. 277 toepasselijk wordt, betaalt de eerste verzekeraar in geval van totaal verlies de volle som waar voor hij geteekend heeft, in allen gevalle; de volgenden, voor zoo verre het beloop van hunne onderteekeningen het bedrag van het onverzekerd gedeelte niet te boven gaat, anders naar tijdorde of met evenredige reductie. In geval van partiële schade betaalt de eerste verzekeraar die schade niet geheel, om dat hij niet geheel verzekerd heeft, art. 253; het evenredig gedeelte blijft ten laste der volgende verzekeraars. Wanneer echter een zoodanig beding gemaakt was als in art. 253 f. ondersteld wordt, zoude de eerste verzekeraar de geheele schade moeten dragen; de volgende zoude *ipso jure* ontslagen zijn, om dat anders de partiële schade twee maal zoude verzekerd zijn.

Wanneer op verschillende Polissen ten zelfde dage geteekend is, worden de verzekeringen daarin vervat als gelijktijdig aangemerkt. Dit is evenwel alleen een voorschrift om tot rigtsnoer te dienen *in dubio;* wanneer verschillende uren, of andere gedeelten van den dag waren uitgedrukt, hetgeen natuurlijk niet geacht wordt vergeefs gedaan te zijn, zoude daar uit eene tijdorde geboren worden. Het-

zelfde moet gezegd worden van mondelinge verzekering, voor zoo verre daar van het bewijs is toegelaten, bij art. 257 en volg.

Art. 279 is eigenlijk een uitvloeisel van art. 277: de tweede verzekering is *ipso jure* onbestaanbaar, en kan niet in het leven geroepen worden daardoor dat de eerste ontbonden wordt, volgens L. 29 D. *de reg. juris.* Daarentegen voor zoo ver de tweede verzekering bestaanbaar was, om dat de eerste de volle waarde niet begreep, heeft het ontslaan der eerste er geenen invloed op; de toestand van den tweeden verzekeraar blijft dezelfde, als of nu de verzekerde zijn eigen assuradeur werd. Dit laatste is éene fictie (men kan zich zelven niet verzekeren, volgens art. 246) doch aan die fictie knoopt de wet een gevolg; de zelfverzekeraar doet zijne verzekering aan een ander over, en die wordt daar door eerste verzekeraar, schoon veel later aangekomen dan de tweede. Ongetwijfeld is deze bepaling uit het gebruik, en uit eene praktische behoefte geboren, waarop art. 280 te duiden schijnt. De verzekeraar is in miscrediet gekomen, of men heeft met hem onaangename ondervindingen gehad, en wil liever twee premiën betalen, om naar wensch verzekerd te zijn; men ontslaat derhalve den eerste, en neemt eenen anderen in zijne plaats. Evenwel ook theoretisch is de bepaling noodzakelijk; de stand des tweeden of der lateren was, gelijk wij gezien hebben, van den stand des eersten verschillend, en kan eenmaal gevestigd zijnde, niet door hande-

lingen van den verzekerde veranderen; hij kan hen niet tot eerste verzekeraars maken: dus moet of de *herverzekeraar*, gelijk hij hier heet, eerste worden, of hij moet in het geheel niet toegelaten worden; dit laatste zoude ongerijmd wezen.

Tegen art. 279 valt te herinneren, dat het in de twee voorgaande artikelen iets onderstelt, waar van in *beide* artt. niet gehandeld wordt, te weten, dat daar de vraag is van vroegere en latere verzekeringen, terwijl in art. 278 alleen van gelijktijdige gesproken wordt. Dit leidt tot de analogie, om van deze hetzelfde te zeggen: wanneer de verzekerde een der gelijktijdige verzekeraars ontslaat, treedt hij mede in de plaats van den ontslagene, of, casu quo, de herverzekeraar; even als in het geval van achtervolgende verzekering.

Art. 280. Verzekering kan geschieden *sub conditione*. In den grond is elke verzekering eene conditionele *obligatio*, *si navis ex Asia non veniet dabis?* Maar men kan bij deze zich van zelf verstaande *conditio* nog andere voegen: *si navis non veniet*, *et* TITIUS (*qui sub conditione debet*) *non solvet*, *tu dabis?* Dit is nog geene verzekering tegen faillissement, waar van wij te voren gesproken hebben. Wanneer TITIUS insolvent geworden is, heeft de verzekerde nog geene vordering tegen den tweeden assuradeur, hij moet het vervuld zijn van de andere voorwaarde, *si navis non veniet*, ook waar maken, en den tweeden in alles als eenen assuradeur behandelen, verg. art.

251 en 654, als mede 663 en volg.; zie ook art. 284, en uit het Rom. Regt L. 116. D. *de verb. oblig.*

Het tweede gedeelte brengt mede, dat in de latere Polis van de vroegere verzekeringen worde melding gemaakt, zoodanig dat de tweede verzekeraar zijne eigene aansprakelijkheid, dewelke slechts voorwaardelijk is, beoordeelen kan.

Art. 281. In alle gevallen in welke de overeenkomst van verzekering voor het geheel of ten deele vervalt, of nietig wordt, en mits de verzekerde te goeder trouw hebbe gehandeld, moet de verzekeraar de premie terug geven, het zij voor het geheel, het zij voor zoodanig gedeelte waarvoor hij geen gevaar heeft geloopen.

Art 282. Bijaldien de nietigheid van de overeenkomst, uit hoofde van list, bedrog of schelmerij van den verzekerde ontstaat, geniet de verzekeraar de premie, onverminderd de openbare regtsvordering, zoo daartoe gronden zijn.

Art. 281 en 282. Wanneer het contract onbestaanbaar is *ipso jure*, ook wanneer het te niet gedaan wordt, heeft de assuradeur, die geene risico geloopen heeft, geen regt op de premie: want de premie, gelijk het woord uitdrukt, is het loon

voor het gevaar. Nu zoude men wel kunnen zeggen: het is des assuradeurs schuld niet, dat het gevaar niet geloopen wordt, en loon moet toch voldaan worden, koopprijs blijft verschuldigd, ofschoon de diensten door een toeval niet gepraesteerd kunnen worden, ofschoon het verkochte in *casu* te gronde is gegaan, volgens ons bekende leeringen, waarom is dat hier niet eveneens? Ik zoude antwoorden, wanneer een *praedium* voor vele jaren verhuurd, vroeger *casu* te gronde gaat, behoeft de huurder verder geen huur te betalen dan voor den tijd dat hij het gebruik van de gehuurde zaak gehad heeft, volgens L. 9. § 1. f. *locati.* Doch deze reden is ontoereikend; want veeltijds is het wegvallen van het *objectum contractus* in dezen, te weten, van het gevaar, het gevolg van des verzekerde eigene handeling, al is het juist geen *dolus;* hij gaat dus zelf van het contract af, eenzijdig, waar mede de andere partij geen genoegen behoeft te nemen. Wij doen derhalve beter hier te verwijzen naar een afwijkend beginsel uit het Handelsregt. Handelsconjuncturen zijn zoo wisselvallig; een koopman is ieder oogenblik genoodzaakt zijne speculatiën te veranderen, dat de wetgeving dat wel dient in aanmerking te nemen, en dat heeft het regtsgebruik al voor lang in velerlei contractuële betrekkingen ingevoerd. Wanneer de schipper de reis staakt, krijgen de matrozen toch hun volle loon niet; wanneer de bevrachter niet laadt, betaalt hij

dikwijls geene of maar halve vracht; zoo ook hier, wanneer de verzekerde de reis staakt, kan de assuradeur er zich niet op beroepen, dat de Polis reeds geteekend is: hij moet de premie terug geven, en krijgt voor zijne bemoeijenis slechts een half ten honderd, volgens art. 635: dit laatste echter alleen bij de zeeverzekering. Alleen in geval van *dolus* wordt de premie voluit betaald, om dat de *fraudator* het *temperamentum juris* onwaardig zijnde, *summo jure* de volle nakoming van het contract van hem geëischt wordt.

Art. 283. Behoudens de bijzondere bepalingen ten aanzien van deze of gene soort van verzekering gemaakt, is de verzekerde verpligt om alle vlijt en naarstigheid in het werk te stellen, ten einde de schade te voorkomen of te verminderen, en hij moet, dadelijk na derzelver ontstaan, daarvan aan den verzekeraar kennis geven; alles op straffe van vergoeding van kosten, schaden en interessen, zoo daartoe gronden zijn.

De onkosten door den verzekerde gemaakt, ten einde de schade te voorkomen of te verminderen, zijn ten laste van den verzekeraar, al ware het dat dezelve, gevoegd bij de geledene schade, het beloop der verzekerde som te

boven gingen, of de aangewende pogingen vruchteloos zijn geweest.

Van het beginsel in art. 283 gelegen, hebben wij eigenlijk reeds gehandeld bij art. 276: de verzekerde is *diligentia* schuldig, waar van hem geen contrarie beding bevrijden kan. Deze *diligentia* strekt zich ook uit tot het verminderen van de schade, nadat zij gevallen is. Maar daar bij komt iets het geen voor de verzekeraars van bedenkelijke gevolgen wezen kan. Zij kunnen in het geval komen om op die wijze boven de geteekende som te verliezen. Of dat algemeen gezegd kan worden, en hoe ver het gaat, laat zich best bespreken, *in concreto*, bij de zeeverzekering: wij zullen er ons bij artt. 655, 657, 665, maar vooral bij art. 718, mede bezig houden.

Art. 284. De verzekeraar, die de schade van een verzekerd voorwerp betaald heeft, treedt in alle de regten welke de verzekerde, ter zake van die schade, tegen derden mogt hebben; en de verzekerde is verantwoordelijk voor elke daad welke het regt van den verzekeraar tegen die derden mogt benadeelen.

Art. 284 *treedt in alle de regten.* Wanneer de schade niet door *dolus* of *culpa* van den verzekerde veroorzaakt is, waarover de vorige artikelen handelen, maar door daden van anderen, b. v. van den schipper in de gevallen waar in deszelfs schelmerij

den verzekeraar treft, zie vooral ook art. 693, is de verzekeraar in de actiën den verzekerde deswegens aankomende, *ipso jure* gesubrogeerd, zonder bijzondere cessie, en zonder beding; en deze subrogatie is onafhankelijk van het abandonnement, waarover bij de zeeverzekering opzettelijk gehandeld wordt, en dat niet in alle gevallen kan plaats hebben, waardoor natuurlijk ook vorderingen kunnen overgaan, art. 669. Doch moet men hier letten op de woorden: *ter zake van die schade.* Wanneer een *furtum* of een *damnum*, of ook wel eene *vis major* schade te weeg brengt, waar mede de assuradeur, het zij volgens de wet, het zij volgens contract, niet te doen heeft, gaat de vordering deswegens op hem niet over; verg. hier bij art. 648. Hiertoe behoort ook het geval van art. 280, waar bij te vergelijken is VAN DER KEESSEL, *Thes.* 717, n°. 8.

Art. 285. Indien, gedurende den loop eener verzekering, de verzekeraar in staat van faillissement is verklaard, heeft de verzekerde de bevoegdheid om, het zij de vernietiging der overeenkomst, het zij voldoende zekerheid te vorderen, dat door den boedel aan alle de verpligtingen van den verzekeraar ten volle zal worden voldaan.

Art. 285. *Code* art. 346, doch niet uit de Ordonnantie overgenomen; het was slechts redenering

van VALIN, welke den Franschen wetgever van 1807 behaagd heeft. De bepaling is niet uit het gemeene regt, gelijk verkeerdelijk DELVINCOURT dacht, die daar bij de leer van de *conditio resolutoria*, uit den *Code Civil* art. 1184, gebruiken wilde. Daar tegen zie PARDESSUS, n°. 886. Wat regt heeft toch deze verzekerde om er beter aan te zijn dan andere schuldeischers? toch wel niet om dat hij *creditor sub conditione* is, en in zoo verre slechts eene ongeboren vordering heeft? Dat kan tegen hem spreken, maar niet voor hem; ofschoon het waar is dat onze wet met de conditionales creditores in geval van faillissement genadig omgaat, verg. art. 779 en volg. Het is derhalve veel meer een anomalisch regt, hetwelk den verzekerde gegund wordt, omdat de medeschuldeischers er geene schade bij hebben, dewijl zij verlangen kunnen om van de assurantie ontslagen te worden. De wet zegt dat wel niet genoegzaam, ook de *Code* niet, doch VALIN die hier *fons juris* maakt, meende het zóó, en zij zijn, tegen over den verzekerde, die de vordering doet, *debitores*, verg. L. 105, L. 112, D. *de verb. oblig.* L. 34, § 6 D. *de contrah. empt.*, zij moeten derhalve de keuze hebben. Hier bij echter ontstaat de vraag, hoe het in dat geval met de premie gaat? In het algemeen, wanneer eene verzekering, zonder schuld des verzekerde, te niet gaat, wordt de premie terug gegeven, art. 281, doch de premie is betaald, en die ze ontvangen heeft is gefailleerd; dus moet de ver-

zekerde met zijne *condictio sine causa* optreden in de faillite massa, en zich voor die premie laten colloceren. Het antwoord luidt diensvolgens: de verzekerde heeft wel regt op de premie, maar hij krijgt ze niet.

Art. 286. De wederkeerige verzekerings- of waarborg-maatschappijen worden door hare overeenkomsten en reglementen geregeerd, en bij onvolledigheid naar de beginselen van het regt. Het verbod in het laatste lid van art. 289 vervat, is in het bijzonder ook op deze maatschappijen toepasselijk.

TWEEDE BOEK.

NEGENDE TITEL.

VAN VERZEKERINGEN TEGEN DE GEVAREN DER ZEE EN DIE DER SLAVERNIJ.

EERSTE AFDEELING.

VAN DEN VORM EN DEN INHOUD DER VERZEKERING.

Over zeeverzekering in het algemeen vergelijke men: PARSONS, *A treatise on maritime Law: including*

the Law of shipping, the Law of marine insurance and the Law and Practice of Admiralty. Boston 1859, 2 deelen.

Wij bezitten hieromtrent eene verzameling meest scheidsregterlijke uitspraken:

Verzameling van gewijsden in zaken van zee-assurantie sedert 1838, *bearbeid door Mr.* KUIJPER VAN HARPEN. Amsterdam 1859.

Art. 592. Behalve de vereischten bij artikel 256 vermeld, moet de polis uitdrukken:

1°. Den naam van den schipper, dien van het schip, met vermelding van deszelfs soort, en, bij verzekering van het schip, de opgave of hetzelve van vuren hout is, of de verklaring dat de verzekerde van die omstandigheid onkundig is:

2°. De plaats, waar de goederen zijn ingeladen of moeten ingeladen worden;

3°. De haven, van waar het schip heeft moeten vertrekken, of moet vertrekken;

4°. De havens of de reeden, waar het moet laden of ontladen;

5°. Die waar het moet inloopen;

6°. De plaats van waar het gevaar voor rekening van den verzekeraar begint te loopen.

7°. De waarde van het verzekerde schip. Alles behoudens de uitzonderingen in dezen titel voorkomende.

Art. 592. *Den naam van den schipper* enz. Het schip te kennen is voor den assuradeur gewigtig, omdat het eene schip meer gevaar loopt dan het andere; dit is zóó waar, dat verandering van schip de assurantie bederft, art. 638, en om alle onzekerheid deswegens voor te komen, is het goed dat de individualiteit van het schip worde uitgeduid, hetwelk geschiedt met den naam van het schip en van den schipper. Het kan echter zijn bij eene buitenlandsche bevrachting dat de assuradeur aan die beide namen niets heeft, dat hij DRONNING MARGRETHA en JENS RASMUSSEN nimmer heeft hooren noemen; in dat geval is het hem nuttig te weten, welk soort van vaartuig het is, en daarom heeft de wetgever ook die vermelding eens vooral voorgeschreven. Zelfs moet uitgedrukt worden, of het schip al of niet is, gelijk het pleeg te heeten: *een vuren blaas*, en wanneer men dat niet weet dan hier van de verklaring, waarin onze wetgever wat verder gegaan is, dan het vroegere Hollandsche regt; zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 717.

Wat den schipper betreft, ook diens naam behoort tot de beschrijving. Doch weggelaten zijnde kan men niet zeggen, dat dit verzwijgen de assurantie benadeelt, mits het schip maar genoegzaam is uitgeduid. Wanneer echter die naam uitgedrukt is,

en naderhand een ander over het schip wordt gesteld, is de gemeene leer, dat dit aan den verzekerde kan worden tegengeworpen. Zoo leeren BOULAYPATY, III. p. 325 en MENNO-PÖHLS, § 582, p. 191, ook p. 209 en volg., ongetwijfeld op grond van den regel bij ons in art. 251 uitgedrukt. Indien dit op zich zelf aannemelijk is, moet men bij ons en in Frankrijk toch zeggen, dat die leer niet strookt met art. 638; wel is daarbij verboden verandering van reis, koers en schip, maar niet verandering van schipper. De schelmerij van den schipper blijft in Frankrijk in den regel in alle gevallen, en bij ons in veel gevallen, ten laste van den verzekerde; hij moet zich dan toch ook van dien schipper kunnen ontdoen, en wel zonder zijne assurantie te verliezen. Dit zoo zijnde, acht ik, dat de schipper, zonder nadeel voor de verzekering, kan veranderd worden in de volgende drie gevallen: 1°. wanneer hij in de Polis niet genoemd staat; 2°. wanneer hij in de Polis slechts alternatief genoemd staat: *schipper* JENS RASMUSSEN *of een ander;* 3°. wanneer hij wel eenvoudiglijk genoemd staat, uit nood. In alle andere gevallen mag de schipper niet veranderd worden, en waar hij veranderd wordt moet zulks den verzekeraar worden aangeduid; art. 251 en 654.

Opzigtelijk de clausule: *schipper* JENS *of een ander* valt nog te weten, dat men daar aan niet overal dezelfde beteekenis hecht. In Frankrijk behoudt men zich daar mede voor het regt om te veranderen naar

willekeur, EMÉRIGON, I. p. 186 en BOULAY-PATY, t. a. p In Hamburg is nu de praktijk, dat de clausule alleen regt geeft om te veranderen uit nood, volgens MENNO-PÖHLS, die dat wel weten moet, § 589; doch werd die eertijds anders begrepen, zie BÜSCH, I. bl. 335, dat men namelijk veranderen mogt ook zonder clausule, zelfs niet uit nood, mits den assuradeur kennis gevende.

De onder 2°., 3°., 4°., 5°. en 6°. vermelde omstandigheden behooren tot de grenzen van het gevaar, verg. het voorgedragene bij art. 585 en 588, schoon wij den tijd van het gevaar afzonderlijk geregeld vinden, in de derde afdeeling. Te weten, het gevaar wordt verzekerd dat op eene bepaalde reis geloopen wordt; nu is eene reis een denkbeeld van plaatselijkheid en van tijd beide, en schoon de tijdsbepaling in dezen niet de natuurlijke maar eene willekeurige is, hangt zij toch in meerdere of mindere mate met de plaatselijkheid te zamen.

Met 3°., 4°. en 5°. wordt het veelal scherp genomen. Het uit en inloopen is, voor schepen althans, de beste gelegenheid om avarij te bekomen, en in de eene haven of rivier is die gelegenheid of kans grooter dan in de andere. Natuurlijk dat de assuradeur daar op ziet. Wanneer de schipper in eene andere dan de genoemde haven binnenvalt, kan dat als willekeurige verandering van reis of koers de assurantie bederven, art. 638, en wanneer de Polis alternatief spreekt: b. v. *Nantes of Havre* mag hij niet in beide havens binnen loopen.

De waarde van het verzekerde schip. Uit vergelijking van deze bepaling met art. 256 4°. en art. 619 volgt dat de wetgever in overeenstemming met het oudere gebruik gewild heeft, dat het schip altoos geschat worden zal, en dat dus *opene Polissen* bij schepen niet voorkomen moeten. Hetgeen inderdaad nuttig is, omdat men naderhand moeijelijk weten kan of het verzekerde schip zoo veel waardig was. Nu is het wel waar, dat VALIN deze waardevermelding, schoon ze de Ordonnantie ook voorschreef, art. 8, h. t., zie ook art. 10, cap. III. *van der versekeringen* van de Ordonnantie van Koning FILIPS, voor niet wezenlijk verklaart, en in dien zelfden zin schrijft ook MENNO-PÖHLS, § 591; waar mede overeenstemt de Hamb. *Ass.-Ordn.*, art. 5: doch onze wetgever spreekt duidelijker dan zijn voorganger, die het alleen *implicite* te kennen geeft, en men kan zich niet verbergen, dat het niet boven de waarde verzekeren, waarop onze wet (misschien te veel) gewigt legt, wanneer het vooraf bepalen van de waarde achterwege blijft, bij schepen volstrekt niet gewaarborgd is, art. 252 en 273 volg. Wederom is het waar dat de wetgever er geene straf van nietigheid op gesteld heeft, gelijk bij andere bepalingen. Uit dien hoofde zal het gevolg der nalatigheid in alle gevallen zijn, dat, de waarde van het schip niet behoorlijk kunnende blijken, de regter bevoegd is om de verzekerde som aanmerkelijk in te korten, zoo niet geheel te ontzeggen, volgens art. 273.

Omtrent het *factum* in dezen, is te bedenken, dat de assuradeurs in het algemeen niet zoo angstvallig bevreesd zijn voor te hooge verzekering van zijde der reeders en kooplieden. Bedrog ten nadeele van de assuradeurs, dat men *dolo malo* een schip liet zinken, is eene enkele maal voorgekomen, gelijk bij BÜSCH verhaald wordt, en zelfs, (om een bodemerijgever te bedriegen) bij DEMOSTHENES. Met dat al kan men veilig zeggen, dat de straffelooze uitvoering van zoo iets zeer moeijelijk is; dat de verzekerden naar mate zij hooger verzekeren, meer aan premie te betalen hebbende, daar niet zoo genegen toe zijn: het voordeel is in dat geval noodwendig aan zijde van de assuradeurs; was dat niet, zoo konden zij niet bestaan, veel min, gelijk zij doen, rijk worden. Het blijkt, dat de ondervinding dat aan onze voorvaderen geleerd heeft. Oudtijds mogt men niet voor de volle waarde verzekeren, maar alleen voor een bepaald gedeelte; bij toenemenden handel is men daar van afgegaan. Dat de assuradeurs gewoon zijn de schepen, waar op zij teekenen, te laten visiteren, is waar; dat geschiedt echter minder uit vrees voor bedrog, dan wel om de risico te kennen, en daar naar de premie te berekenen, of ook wel, om de assurantie uit hoofde van den slechten staat van het schip, af te wijzen. Het zoude kunnen zijn dat het schip onvaarbaar ware, *not seaworthy*.

Alles behoudens de uitzonderingen. Zie b. v. art. 595. Daarentegen zullen er ligt vermeldingen voor-

komen, waar van hier niet gesproken wordt, als daar zijn uitzonderings clausulen: *vrij van avarij*, *vrij van molest*, *op bederfelijke en onbederfelijke goederen*, *op goede en kwade tijding*, en andere, ook wel omschrijvingen, b. v. vermelding van de vlag, dat het goed is neutraal eigendom, enz.

Art. 593. De zee-assurantie heeft bijzonderlijk tot onderwerp:

Het casco en de kiel van het schip, ledig of geladen, gewapend of niet; alleen of te zamen met anderen varende;

Het tuig en de takelaadje;

Het oorlogstuig;

Mondbehoeften en in het algemeen alles wat het schip, tot het in zee brengen toe, gekost heeft;

De op bodemerij geschotene penningen en de premie;

De ingeladene goederen;

Verwacht wordende winst;

De te verdienen vrachtpenningen;

Het gevaar der slavernij;

Bij eene verzekering op het schip, zonder verdere aanduiding, wordt daaronder verstaan het casco en de kiel, het tuig, de takelaadje en het oorlogstuig.

Art. 593. *Heeft bijzonderlijk*, niet eeniglijk. Er zijn zeeassurantiën hier niet genoemd, welke men zien kan bij MENNO-PÖHLS, § 563, (a) welke natuurlijk bij ons niet verboden zijn, of het moest zijn eene lading negers, die men als *objet illicite*, niet zoude kunnen verzekeren. Er zijn ook levensverzekeringen, welke eigenlijk tot de zeeverzekering behooren, waar van het formulier achter de Hamb. *Assec.-Ordn.*

Het casco en de kiel, waar onder dan het tuig en takelaadje niet zal begrepen wezen, noch het oorlogstuig; indien men dat wil verzekerd hebben, zonder het op te noemen, moet het woord *schip* gebruikt worden, in welk geval nogthans de mondbehoefte er niet onder begrepen is, maar wel de ammunitie. Dat hier mede van het gebruik is afgeweken, hebben wij bij eene andere gelegenheid herinnerd: doch schaadt dat niet veel, wijl die accessoriën niet zoo ligt alleen verzekerd worden, verg. art. 602, en de formulieren van de Polissen niet ligt eenige benaming overslaan. Menigvuldig is daarentegen het verzekeren van de vertimmeringen aan een schip gedaan in eene noodhaven, waar op gedoeld wordt in art. 334 en 378.

Art. 593 zegt ook nog: *ledig of geladen.* Dit is niet overtollig. Een geladen schip reist langzamer, en wordt, ter zake zijner lading, ligter opgehouden.

(a) Gemaakte prijzen en gevangen kabeljaauwen.

Gewapend of niet. Een gewapend schip komt ligter in gevaar, doch komt er ook ligter dóór.

Alleen of te zamen. Admiraalschappen, *voyages de conserve*, waar over men DE GROOT kan nalezen, zijn niet meer gebruikelijk, maar wel dat men in oorlogstijd onder convooi zeilt. In de Hanse-Recessen en in de Ordonnantiën van Koning FILIPS, waren zij dringend voorgeschreven. Het onder convooi varen is natuurlijk veiliger, maar verlengt zeer de reis: waar van eene fraaije dichterlijke beschrijving door BIJRON in *Childe* HAROLD'S *pelgrimage*, II. St. 20.

De op bodemerij geschoten penningen. Dit is zeer gebruikelijk: het gevaar is door de bodemerij op den geldschieter overgegaan, die zich daartegen laat verzekeren, en met de assurantiepremie, welke hij betalen moet, de bodemerijpremie verhoogt, of liever zich deswegens eene grootere premie bedingt. Het omgekeerde is verboden: de nemer loopt geen gevaar, art. 599, n°. 3.

En de premie. Anders volgens den *Code*, art. 347, om dat, zeide men, die premie is winst, en de assurantie moet alleen dienen om schade te vergoeden, niet winstderving, zie POTHIER, n°. 32. Dit was wel is waar bekrompen, en zelfs niet volkomen gegrond, maar toch consequent: verwachte winst mogt niet verzekerd worden. Bij ons is beide anders, en het verzekeren van de bodemerij-premie uitdrukkelijk vergund in de laatste Amsterdamsche Ordonnantie

van 1744, art. 19. *Handv.* II. p. 644, verg. VAN DER KEÉSSEL, *Thes.* 717, n°. 6°. en 10°, en beide met groote ruimte in de Hamb. *Assec.-Ordn.* Tit. III. art. 2. Tit IX. art. 1. Hier bij behoort nog, dat ook degeen, aan wien een bodemerijwissel, of *contrat à la grosse* op goederen, geremitteerd wordt bij endossement, zijn interest kan laten verzekeren.

De ingeladen goederen enz. Omtrent ieder dezer verzekeringen wordt naderhand afzonderlijk een en ander bepaald.

Art. 594. Verzekering kan gedaan worden op het geheel of op een gedeelte der voorwerpen, gezamenlijk of afzonderlijk;

In tijd van vrede of in tijd van oorlog, vóór of gedurende de reis van het schip;

Voor de heen- en terugreis; voor een van beiden; voor de geheele reis of voor eenen bepaalden tijd;

Voor alle zeegevaren;

Op goede en kwade tijdingen.

Art. 594. *Op het geheel of op een gedeelte.* Hier mede is niet bedoeld eene *quota pars* b. v. de helft, een derde, schoon dat ligt voorkomen kan, dat een der reeders zijne scheepspart laat verzekeren, en een ander niet; men moet het gedeeltelijk verzekeren veeleer verstaan van eene som beneden de waardering: b. v. dat men op een schip, *f* 20000

waardig, *f* 10000 verzekering neemt, volgens art. 253. Zoo moet ook het voorschrift in de oudere verordeningen verstaan worden, dat een zeker gedeelte, b. v. een tiende onverzekerd blijven moest, of bij een ledig schip, een derde of de helft; zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 719.

Gezamenlijk. Bij voorbeeld op schip en lading te zamen: *sur corps et facultés*, het geen bijzonder te pas komt, wanneer bepaaldelijk tegen nemen of *molest* verzekerd wordt, en om den losprijs ten laste van den assuradeur te brengen; zie de Amst. Ord. van 1744, art. 16.

Voor of gedurende de reis. Gedurende de reis was eertijds niet onbepaald toegestaan, zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 725; na zeker tijdsverloop mogt men alleen verzekeren op *goede en kwade tijding.* Zoo als nu bepaald is strookt het volkomen met art. 263.

Voor de geheele reis, of voor eenen bepaalden tijd. Verg. art. 595 f. en art. 650. Van dit laatste komt een merkwaardig geval voor in het *Hamburger Zeitschrift für Politik und Handel*, III. 3 f. Een schip was verzekerd van 23 Januarij 1836 tot 23 Januarij 1837, en verging, of begon te vergaan op de Noorder-Haaks den 23 Januarij, des morgens na 8½ uur, het was den 24. reeds niet meer zigtbaar. Of het ongeluk gebeurd was binnen den tijd der risico, daar over ontstond geschil.

Voor de heen- en terugreis. Zie art. 626. *In dubio*

wordt verstaan dat alleen voor de uitreis gecontracteerd is, anders als wanneer het de huur van de matrozen geldt; zie VALIN II. p. 52, waar het met vele autoriteiten gestaafd wordt, en EMÉRIGON II. p. 27 en 514. Wij hebben hetzelfde beweerd bij de bodemerij, hetgeen de Fransche regtsgeleerden niet deden. Die zeiden, de bodemerijgever is een *creditor;* en *favorabilior est causa debitoris*, de assuradeur is geen *creditor* en de assurantie is een heilzaam contract, derhalve te verklaren vóór den assuradeur, tegen den geassureerde. Overigens zullen het de Polissen niet ligt onzeker laten.

Voor alle zeegevaren. Weggelaten is de bijvoeging in den *Code* in art. 335: *par mer, rivières et canaux navigables:* denkelijk om dat het noodige van dien aard voor een eigen titel, zijnde den naastvolgende, bestemd was. Ondertusschen die titel kan ons hier niet dienen, want die handelt over vervoer op binnenwateren en rivieren uitsluitend, en de verzekering zoodanig vervoer betreffende; in den *Code* daarentegen dacht men aan de omstandigheid dat na of voor het eigenlijk varen op zee, het zeeschip nog een kanaal of wel eene rivier te bevaren heeft (gelijk als nu bij ons bestendig); vele handelsteden, grooten zeehandel drijvende, liggen toch niet onmiddellijk aan de zee, zoo als Bordeaux, Londen en Rotterdam. Nu kan het onmogelijk de bedoeling zijn, om de risico op zoodanige wateren van de verzekering uit te sluiten, of daar voor een afzonderlijk

beding te verlangen. Het tegendeel is genoegzaam uitgesproken in art. 624; de risico begint met het laden, en eindigt met het lossen, duurt althans nog voort vele dagen na de aankomst.

Op goede en kwade tijdingen. Hier over is te handelen bij art. 598.

Art. 595. Indien de verzekerde onkundig is, in welk schip van buiten 's lands verwacht wordende goederen zullen worden geladen, zal de vermelding van den schipper of van het schip niet worden vereischt, mits bij de polis verklaring worde gedaan van des verzekerden onkunde daaromtrent, alsmede opgave van de dagteekening en den onderteekenaar van den laatsten advijs- of orderbrief

Het belang van den verzekerde, kan op deze wijze slechts voor eenen bepaalden tijd verzekerd worden.

Art. 596. Indien de verzekerde onkundig is waarin de goederen, welke aan hem worden toegezonden of geconsigneerd zijn, bestaan, mag hij verzekering op dezelve laten doen onder de algemeene benaming van *goederen.*

Onder zoodanige verzekering zijn niet begrepen gemunt goud en zilver, gouden en

zilveren staven, juweelen, paarlen of kleinooden en krijgsbehoeften.

Artt. 595 en 596. Verg. *Code de Commerce*, art. 337, Ordonn. art. 4. zonder het tweede gedeelte: *les marchandises elles mêmes* enz. Deze uitzondering was noodzakelijk, omdat de kooplieden, die uit verre landen eene lading verwachten, dikwijls niet weten, met wat schip hun dezelve zal gezonden worden, en ook wel niet waarin dezelve zal bestaan, terwijl zij toch gaarn verzekerd willen wezen. In het eerste geval kan men assureren zonder dat het schip of de schipper in de Polis genoemd wordt, met de clausule: „op alle zulke schip of schepen als dezelve goederen zullen geladen worden;" dit heet assurantie *in quovis*. In dat geval is het voldoende dat de naam van den lastgever, en de dag der lastgeving, zijnde in den regel de verzender, en de tijd der verzending, worden uitgedrukt, als mede verklaring van onwetendheid.

De plaats waar heen, en het land waar uit zijn van zelve bekend; zonder dat is het verzekeren voor eene reis ondenkbaar. In zoo verre is het voorschrift van onze wet gewis doelmatiger dan het Fransche, waar bij alleen opgave van den geconsigneerde gevorderd wordt, en zelfs dat niet, wanneer men maar het tegendeel bedingt, en dat betrof, zoo als het artikel gesteld is, de beide gevallen, het zij dat men het schip, het zij dat men de goederen, of beide, niet kende.

In het tweede geval, dat moge nu met het eerste zamenloopen, of voor zich zelf bestaan, kan men volstaan met verzekering op *goederen*, en in de laatste onderstelling wordt als nu geene mededeeling van den Advijsbrief vereischt, dan voor zoo verre zulks in het algemeen noodig is, art. 654 en 251; zie ook nog art. 644.

Onder zoodanige, enz. Zulke kostbaarheden behooren niet tot het gewone, en kunnen wegens haren kleinen omvang, niet wel als eene *lading* beschouwd worden; de assuradeur kan niet geacht worden dit buitengewone voor zijne rekening genomen te hebben; de krijgsbehoeften staan hier mede niet gelijk, doch er is eene andere reden van te geven; dikwijls waar de handel niet verboden is, is toch het aanvoeren van krijgsbehoeften verboden; met zulke dingen heeft de assuradeur niet gaarn te doen. Eertijds mogt men ze, althans als voorwerp van lading, niet laten verzekeren, VAN DER KEESSEL, *Thes.* 718, wel als toebehooren van het schip; zie Koning FILIPS, h. Tit. art. 10, en het gezegde hierboven bij art. 268.

De bepaling alhier is overigens uit de stedelijke verordeningen afkomstig; doch in de Hamburgsche *Ass. Ordnung*, Tit. IV. art. 9 en 10 is van de *pretiosa* het tegendeel bepaald, en bij de krijgsbehoeften alleen speciale vermelding gevorderd in oorlogstijd. Tot deze krijgsbehoeften wordt gemeenlijk ook gerekend zwavel en salpeter, pik, teer, en de tot scheepsdienst vereischte benoodigdheden.

Art. 597. Indien de verzekering is gedaan op schepen of goederen, welke, ten tijde van het sluiten der overeenkomst, reeds behouden ter plaatse hunner bestemming waren aangekomen, of op eenig belang, waarvan de schade, tegen welke verzekerd is, reeds op voorschreven tijdstip bestond, zijn op die gevallen toepasselijk de bepalingen van artikel 269 en 270, indien namelijk bewezen wordt of er vermoeden bestaat dat de verzekeraar van de behoudene aankomst, of de verzekerde of diens lasthebber van het aanwezen der schade, bij het sluiten der overeenkomst, heeft kennis gedragen.

Art. 598. Het vermoeden bij art. 270 vermeld, heeft ten aanzien van den verzekerde geene plaats, indien de verzekering is gedaan op goede of kwade tijding, mits in dat geval in de polis worde vermeld het laatste berigt, hetwelk de verzekerde ten aanzien van het verzekerde voorwerp heeft bekomen, en de verzekering voor rekening van eenen derde zijnde gesloten, in geval van schade, deugdelijk blijke van de dagteekening van den last, dien de lasthebber, tot het doen der verzekering, bekomen heeft.

Met dat beding kan de verzekering alleen dan worden vernietigd, indien er bewezen wordt, dat de verzekerde of diens lasthebber, ten tijde van het sluiten der overeenkomst, van de geledene schade heeft kennis gedragen.

Artt. 597 en 598. Herhaling en aanvulling van artt. 269 en 270. Wij hebben 1°. op te merken, dat hier hetzelfde ook aan zijde van den assuradeur plaats heeft: de verzekering is nietig, wanneer die wist of geacht wordt geweten te hebben, dat het gevaar voorbij was, dat er geene risico meer te loopen viel, en zich evenwel eene premie liet betalen; 2°. dat in zeer oude verordeningen, ook bij ons, eene speciale praesumtie voorkomt, welke men noemde van de 1½ mijl, ook wel 1 mijl per uur, *de la lieue et demie par heure.* De wet nam aan, dat de tijding om over te komen, ter zee of te land, vier en twintig uren noodig heeft, wanneer de afstand 36 mijlen bedraagt; dus voor 72 mijlen afstands twee dagen, zoo dat wanneer den 10e de risico heeft opgehouden (het schip zijnde aangekomen of vergaan), en den 13e het contract is gesloten, de verzekering nietig zoude zijn, want de belanghebbende had het reeds een dag geweten, althans dit werd nu aangenomen. Dit was eene *praesumtio juris et de jure:* het bewijs dat men het toch niet geweten had, dat uit die oorden de tijding zoo snel niet overkomen konde, werd niet toegelaten.

Dit vermoeden wordt reeds gevonden in de Ordonnantie van Barcelona van 1458, bij CAPMANY, v. Deel, in den *Guidon*, hoofdstuk 4, en in de Amsterdamsche Verordening van het jaar 1598, *Handv.* II. bl. 655. Het is nog voorhanden in den *Code de Commerce*, art. 366, en bij ons (uit het Ontwerp van 1809) in het Wetboek van 1830, art. 501. Intusschen is daar tegen van zijde van het regt, en zelfs der billijkheid veel te zeggen: wanneer men wetenschap onderstelt, zoo onderstelt men kwade trouw, en in het algemeen geldt de regel: *dolus non praesumitur.* (a) Daar bij komt dat de toepassing niet zoo gemakkelijk is. Uit dien hoofde was men er al voorlang op bedacht, om ze weg te stipuleren, het zij door de assurantie te doen *op goede en kwade tijding*, het zij door bepaaldelijk afstand te doen van het vermoeden der *lieue et demie par heure*, hoedanige afstand tegenwoordig niet alleen in vele Fransche Polissen, maar zelfs in algemeene statuten van Assurantie-compagniën, staat uitgedrukt.

Het kan ons uit dien hoofde niet bevreemden, dat de Nederlandsche wetgever bij latere overwegingen er toe gekomen is, om het oude kunstige vermoeden op te geven. Wat daar voor is in de plaats gesteld, laat zich in weinige woorden hiermede uitdrukken, dat in stede van een wettelijk vermoeden, is gekomen een ander wettelijk vermoe-

---

(a) HASSE, *Culpa des Röm. Rechts.* § 23, p. 89.

den, niet een vermoeden van den regter. De regter de omstandigheden overwegende oordeelt, dat er genoegzaam tijd is verloopen om het weten van den belanghebbende mogelijk te maken, en de wet wil dat die mogelijkheid als werkelijkheid gelden zal; verg. art. 1953, 3°. en 1958 Burg. Wetb. In dat geval is de assurantie nietig, doch bekomt de geassureerde zijne premie terug, art. 281. Twijfelt de regter, zoo kan hij den belanghebbende van wiens al of niet weten de vraag is, laten zweren, dat hij niet geweten heeft, en wanneer de regter stellig verklaart, het tijdsverloop ongenoegzaam, en het vermoeden niet voorhanden te wezen, kan aan eerstgenoemde toch nog door partij de eed worden toegeschoven.

Zoo staat het tegenwoordig met die zaak: doch het nieuwe vermoeden nu ingevoerd, wordt even als het oude, weggenomen door de clausule *op goede en kwade tijding*. Bij deze clausule moeten wij nog een weinig stil staan. Zij wordt op meer dan eene wijze uitgelegd, en het is der moeite waard, naar den zin er van te vragen. Die zin schijnt mij te zijn, dat alle berigten, gunstige en ongunstige, den assuradeur zijn medegedeeld, en dat de assurantie daar op gesloten is; dat dus de verzekerde zijne vrees en zijne twijfelingen niet verholen heeft, en alzoo open en ter goeder trouw is te werk gegaan: dit vermoeden van goede trouw werd tegen dat van de 1½ mijl per uur in de schaal gelegd, en wanneer er nog een zuiveringseed bij kwam, werd het laatste

er door opgewogen; hoedanige eed bij ons altijd gevorderd werd; Amsterdam 1598, art. 21, 1744, art. 12 (waar reeds de clausule niet meer vermeld, en de eed alleen voldoende geacht wordt). Men vergelijke BIJNKERSHOEK, *quaest. jur. priv.* IV. 7 en 16 en elders. Het is als of men zeide: „Het schip lag nog te Suratta, men wist van geen vertrek, dus: *op alle goede en kwade tijding*," of ook wel: *en voorts op alle goede en kwade tijding.*" Dit *en voorts* wijst op tijdingen reeds medegedeeld.

Dat hier bij verschillende verklaringen, en zelfs misverstand, voorkomen, bewijzen *a.* LANGENBECK, p. 393; die vat de clausule, uit de Hollandsche Polissen afkomstig, zóó op, dat het schip vergaan zijnde, al was de geassureerde daar ook nog zoo onkundig van geweest, de verzekering zonder de clausule nietig zoude wezen; *b.* zelfs VAN DER KEESSEL, en ook wel vroegeren, bij wien zij in het Latijn heet: *in omnem eventum;* dat drukt toch eigenlijk een geheel ander denkbeeld uit: *in omnem eventum* wordt altijd geassureerd, en *eventus* staat veeleer tegen *tijding* over. In art. 598 alhier heet het: *op goede of kwade tijding*, even als in den *Code*, daar en tegen in art. 594 f. *op goede en kwade tijdingen*

Wanneer het vermoeden weg valt, het zij *in facto*, het zij ten gevolge van de clausule, mag de belanghebbende zich nog op de *dolus adversarii* beroepen, wanneer hij zich sterk maakt om dien dolus te bewijzen: daar tegen helpen geene clausulen, *quia*

pactio non valet, ne dolus praestetur, volgens L. 23. D. *de reg. juris.*

Art. 599. Verzekeringen zijn nietig, wanneer zij gedaan zijn:

1°. Op de soldijen of gagien van het scheepsvolk;

2°. Op de premien of het kaplaken des schippers;

3°. Op schepen of goederen, waarop de volle waarde vroeger op bodemerij is geschoten;

4°. Op voorwerpen, waarin, volgens de wetten en verordeningen, geen handel mag worden gedreven, en

5°. Op de schepen, het zij Nederlandsche, het zij vreemde, welke tot vervoer der voorwerpen, in n°. 4 vermeld, zijn gebruikt.

Art. 600. Op schepen of goederen, waarop niet de volle waarde op bodemerij is geschoten, mag alleen de meerdere waarde, mitsgaders hetgeen als bijdrage in de avarij, bij behoudene aankomst, zouden moeten betaald worden, verzekerd worden.

Art. 601. Wanneer op gedeeltelijk met bo-

demerij bezwaarde voorwerpen ook verzekering voor het overige is genomen, wordt, in geval van abandonnement aan den verzekeraar, het bedrag van het geborgene tusschen den bodemerij-gever en den verzekeraar, in verhouding van hun wederzijdsch belang, gedeeld.

Indien echter in dit geval de bodemerij uit noodzakelijkheid is gesloten, gaat de bodemerij vóór de verzekering.

Art. 599—601. Van voorwerpen verboden te verzekeren. Dit komt intusschen op weinig neer. N°. 1 is alleen van beduidenis, uit hoofde van de *utilitatis ratio* in art. 418 opgesloten, zie ook art. 577. Daar mede is n°. 2 gelijk gesteld, al het overige spreekt van zelf. Eenige aanmerkingen zijn echter noodig: 1°. volgt uit n°. 1, dat, wanneer die lieden eene voering hebben mogen, verg. art. 410, en *Code de Commerce*, art. 345, zij die voering wel mogen laten verzekeren; 2°. is bij n°. 2 niet bedacht, dat het kaplaken des schippers, des schippers niet meer is, en gemeenlijk den reederen te stade komt, als een deel van de vracht; dewijl nu de vracht mag verzekerd worden, had men het kaplaken ook wel vrij mogen geven; 3°. bij n°. 4 staat men in twijfel of daar mede de wetten van alle staten en steden, of alleen de Nederlandsche bedoeld zijn: het eerste zoude medebrengen, dat men smokkelhandel drij-

vende, of contrabande voorwerpen zendende naar buitenlands, daar voor bij ons geene assurantie zoude kunnen nemen; verg. het gezegde bij art. 268. De *ratio dubitandi* is niet alleen, dat hier de wetgever onbepaald spreekt: *de wetten en verordeningen*, maar ook dat het wetboek van 1830, art. 503, n°. 4, zich anders uitdrukt, waar van alzoo opzettelijk is afgeweken, en welligt om de bepaling omvattender te maken: daar heet het namelijk: „volgens de wet-„ten van den Staat." Evenwel in het onzekere acht ik zoodanige uitlegging niet aannemelijk. Smokkelhandel op vreemde havens behoort niet onder de dingen *quae turpia sunt jure gentium;* uitvoerig handelt hier over BENECKE, I. hoofdst. I. *Abschn.* 1 en 2, veel minder is dat een *turpe more nostrae civitatis*, althans wanneer daar mede vijanden benadeeld worden. Verder betreffen de verbodswetten van andere staten onzen staat niet in dien zin, dat onze wetgever voor derzelver uitvoering behoeft te zorgen, en wanneer tractaten, of de goede verstandhouding dat mede brengen, wordt daar in voorzien, *proprüs legibus;* eene zoodanige bedoeling is hier niet aan te nemen. Eindelijk wat de veranderde uitdrukking betreft, ik acht het oogmerk alleen geweest te zijn, om met de wetten van den staat andere gelijk te stellen, andere verordeningen, b. v. koninklijke besluiten, of stedelijke reglementen, of besluiten van de Gouverneurs in de koloniën: wanneer daar bij eenige invoer verboden werd, of ook wel de handel

in sommige voorwerpen ontzegd, of aan beperkingen mogt zijn onderworpen. Wanneer b. v. verboden werd te Batavia om den Chinesen opium toe te voeren, zoude men daar op bij ons geene assurantie kunnen nemen.

Consequent is het, dat nu ook de schepen, eigene of vreemde, waarmede de verboden handel gedreven wordt, niet kunnen verzekerd worden, waarvan echter het gevolg ligt wezen kan, dat men in zulk een geval de verzekering in Londen of in Hamburg neemt, waar natuurlijk het *Wetboek van Koophandel* van 's Gravenhage niet gerespecteerd wordt.

Wat wanneer nu deze verboden assurantie toch geschiedt? Verzekeringen zijn nietig, zegt art. 599 pr. Behoudt de assuradeur de premie? Voorzeker, volgens L. 8. D. *de cond. ob turp. caus.* „*si et dantis* „*et accipientis turpis causa sit, possessorem potiorem esse, et ideo repetitionem cessare.*"

Art. 600 behoort bij n°. 3. Het onverbodemde gedeelte mag verzekerd worden, en dewijl de bodemerijgever wel het *periculum interitus*, maar niet in allen gevalle het *detrimentum rei* voor zijne rekening genomen heeft, dit laatste alzoo ten laste blijft van den nemer, mag deze het wel op eenen assuradeur overdragen; te weten, de avarijgros *(detrimentum civile)* in het geval van bodemerij voor de volle waarde, en in geval van bodemerij voor een minder beloop, daarenboven de schade, die men aan het onverbodemde zal komen te lijden.

Belangrijk is hier bij het volgende art. 601, wel uit den *Code* overgenomen, alwaar het achter de bodemerij is aan geplaatst, art. 331 (waar van men wel kan zeggen: *quot verba tot dubitationes.*), doch aanmerkelijk verbeterd. Niet alleen heeft onze wetgever de *aliena* van dat artikel weggeruimd, maar ook de bodemerij, althans de ware bodemerij, zoo te zeggen, in haar regt hersteld. Wij moeten namelijk het achter na komend *indien* als regel behandelen, en stout weg zeggen: de bodemerijgever gaat voor den assuradeur, om twee goede redenen. 1°. Heeft hij gehandeld in het belang van denzelven. Wanneer hij geen geld gegeven had, was het schip niet vertimmerd, niet weder uitgerust, welligt voor afbraak verkocht: nu is het door dat geld van den *foenerator* toch weder aan het varen geraakt, en de assuradeur kreeg daardoor groote kans, om met eene bloote avarij-vergoeding er af te komen. Die kans is wel door later ongeval verijdeld geweest, maar de verzekeraar heeft ze toch genoten. 2°. De bodemerijgever is een *creditor pigneraticius*, de assuradeur had hoegenaamd geen regt op het schip, en indien hij daar van naderhand, of liever, indien hij van het wrak, eigenaar geworden is krachtens het abandonnement, zie art. 678, zoo is het eene bekende zaak dat de vervreemding van het pand door den schuldenaar den pandhebber niet benadeelen kan: de nieuwe eigenaar krijgt het met het verband dat er op ligt, en indien die nieuwe eigenaar, hier de

assuradeur, meent, dat daar mede aan zijn contractueel regt is te kort gedaan, zoo mag hij zich tot den geassureerde wenden: de bodemerijgever die zijne *quasi-Serviana* te werk stelt, heeft daar niets mede te maken.

Doch, zal men zeggen, indien die redenen zoo magtig zijn, waarom gelden zij dan niet doorgaans? waarom alleen bij de bodemerij uit nood? Het antwoord is, dat bij de andere bodemerij niet uit nood, al dadelijk ontbreekt de reden onder n°. 1; het mogelijke behoud der zaak is door dat geld niet bevorderd; 2°. dat het pandregt van den bodemerijgever in dit geval niet in den aard der *obligatio* gegrond is, althans bij goederen, maar alleen *ex conventione* er bij gekomen, waarom bij het *nauticum foenus* van de Romeinen, en bij de *Respondentia* in Engeland, geen pandregt voorkomt, en ook bij ons zulk een merkelijk onderscheid plaats vindt tusschen de bodemerij op schepen in art. 313, n°. 6 en n°. 9 aldaar.

Nu is het wel waar, dat die andere bodemerijgevers eenmaal pandregt hebbende, eigenlijk ook aan den assuradeur moesten voorgaan: dat pandregt is ondeelbaar, en rust op de geheele zaak, maar de *causa* waarom het gegeven wordt, betreft niet de geheele zaak, naardien het geval van ons artikel is verbodeming voor eene som beneden de waarde: de bodemerijgever heeft dus wel een pand *in toto*, maar hij moest het eigenlijk niet hebben, en in zoo verre is het *temperamentum aequitatis*, hier uit de Fransche

wet overgenomen, dat bodemerijgever en assuradeur concurreren *pro rata* op het geborgene, niet van reden ontbloot.

Een punt echter dient hier nog behandeld, dat bij nadenken zwarigheid maken konde. Men zal zich ligt voorstellen, een schip voor de volle waarde verzekerd, komt in nood en moet binnenvallen om te timmeren: hoe kan men nu bodemerij nemen, daar het voor de volle waarde verzekerd is? Vooreerst valt hier op te antwoorden, dat door het uitgegeven bodemerijgeld de waarde van het schip vermeerdert, indien niet *naturaliter*, dan toch *civiliter*, dat is, de wet beschouwt het zoo, volgens art. 602, verg. art. 619 en 713. Ten anderen vinden wij in art. 599, n°. 3, wel verboden hetgeen voluit verbodemd is, maar niet het omgekeerde. Ten derden is in art. 609 het verbodemen van verzekerde voorwerpen, mits uit nood, als bestaanbaar erkend, en in het *Preussisches Landrecht* is wel beide verboden, bij art. 1998 h. t. en 2376, maar is de bodemerij in eene noodhaven uitgezonderd, § 2381; zie ook BENECKE, IV. p. 459.

Art. 602. Verzekering op het casco en de kiel van het schip kan gedaan worden voor de volle waarde van het schip, nevens al deszelfs toebehooren, en alle onkosten, tot in zee toe.

Art. 602. Volgens dit artikel mag de verzekering *op het casco en de kiel*, even hoog genomen wor-

den, als of men er bij omschreef, *het tuig*, *takelaadje*, enz., waardoor het verkeerde spraakgebruik van art. 593 en 574 eenigermate is goedgemaakt; verg. in het wetboek van 1830, art. 453 en 498.

Art. 603. Verzekering mag gedaan worden op schepen en goederen, welke reeds vertrokken of vervoerd waren van de plaats, van waar het gevaar voor rekening van den verzekeraar zoude beginnen te loopen; mits in de polis worde uitgedrukt, het zij het juiste tijdstip van het vertrek des schips of der vervoering der goederen, het zij de onwetendheid van den verzekerde te dien opzigte.

In allen gevalle moet, op straffe van nietigheid, in de polis worden uitgedrukt de laatste tijding, die de verzekerde van het schip, of van de goederen bekomen heeft, en indien de verzekering voor rekening van eenen derde geschiedt, de dagteekening van den order- of advijs-brief, of de uitdrukkelijke vermelding, dat de verzekering, zonder lastgeving van den belanghebbende, plaats heeft.

Art. 604. Indien de verzekerde, bij de polis, de bij het voorgaande artikel bepaalde verklaring van onwetendheid doet, en het

naderhand blijkt dat de verzekering gedaan is, na dat de schepen vertrokken waren van de plaats, van waar het gevaar voor rekening van den verzekeraar zoude beginnen te loopen, moet, in geval van schade, de verzekerde, op de vordering van den verzekeraar, zijne verklaring van onwetendheid met eede bevestigen.

Art. 605. Indien in de polis, noch van het vertrek van het schip, noch van de onwetendheid deswege melding is gemaakt, wordt zulks gehouden voor eene erkenning dat hetzelve, bij het afgaan van den laatsten post, die vóór het sluiten der polis is aangekomen, of alwaar geene geregelde posten zijn, bij de laatste bekwame gelegenheid om tijding over te brengen, nog was liggende ter plaatse, van waar hetzelve moest vertrekken.

Art. 606. Indien verzekering is gedaan op schepen, welke nog niet op de plaats zijn van waar het gevaar moet beginnen, of die tot het aannemen der reis of tot het innemen der lading nog niet gereed zijn, — of op goederen, die niet terstond kunnen geladen worden, is de verzekering nietig, ten

ware die omstandigheid in de polis vermeld zij, of daarbij zij opgegeven dat de verzekerde daarvan geene kennis draagt, met vermelding van den advijs- of order-brief, of de verklaring dat die niet bestaat: mitsgaders in allen gevalle van de laatste tijding, die hij van het schip of van het goed bekomen heeft.

De verzekerde en diens lasthebber, zijn, in geval van schade, verpligt om, op de vordering van den verzekeraar, hunne onwetendheid met eede te bevestigen.

Art. 603—606. Verzekering kan gedaan worden voor een gevaar dat reeds, en voor een gevaar dat nog niet begonnen is. Beide is bestaanbaar, en het eerste ligt opgesloten in art. 597. Want hetzij men wete, dat de reis begonnen is, hetzij men dat niet wete, in beide gevallen is men er toch onkundig van of het schip behouden is, of vergaan, of het reeds al of niet zeeschade bekomen heeft. Doch neemt de wetgever hier bij eenige nuttige voorzorgen; de aanvang der reis, of de verklaring van onwetendheid, moeten in de Polis worden uitgedrukt. Beide is van belang, en in overeenstemming met het algemeen beginsel in art. 251. Weet men dat de reis begonnen is, zoo kan de verzekeraar, behalve de algemeene zeetijdingen, het laatste berigt (waarvan de Polis gewagen moet), raadplegen, en daar naar het

gevaar, dat hij op zich neemt, beoordeelen; die laatste tijding kan omstandigheden bevatten, kan uit hoofde van haren ouden datum zorgelijk wezen, of niet. Weet men er niet van, dat de reis begonnen is, zoo is deze onzekerheid van beduidenis. Insgelijks moet melding gemaakt worden van den datum van het mandaat, wanneer de verzekeringzoekende een lasthebber is: die datum is natuurlijk voor den assuradeur eene inlichting, en wanneer het onmogelijk is om dat hij een bloote *negotiorum gestor* is, moet ten minste die hoedanigheid worden uitgedrukt. Dit alles is toepassing op de zeeverzekering, van art. 251. De wetgever draagt zoo veel mogelijk zorg dat de assuradeur alles te weten komt.

In geval van onwetendheidsverklaring kan, wanneer het schip reeds vertrokken was, naderhand nog een eed van den verzekerde gevergd worden. Het reeds begonnen zijn van de reis maakt in het algemeen het gevaar niet grooter of kleiner, maar de onzekerheid er van is voor den assuradeur een bezwaar; hij heeft er belang bij om alles te weten, en aan den anderen kant wanneer de verzekerde weet waar het schip reeds gekomen, en wat het overkomen is, zoo heeft hij boven zijnen medecontractant iets voor uit, en kan vermoedens van bereids geleden schade hebben, welke naderhand de assuradeur zal moeten vergoeden. Hij moet zich hier van zuiveren.

Deze zijn de cautelen in de wet voor dit geval voorgeschreven: wat, wanneer ze niet worden in

Leiderdorp op den Bosquard
Wentworth Daalberg.

is, moet op straffe van nietigheid in de Polis gespecialiseerd worden.

De verzekerde en diens lasthebber, enz. Het is wel bedoeld dat beiden zweren zullen: de een van zijne onwetendheid ten tijde der lastgeving; de ander ten tijde van het sluiten der verzekering. Ook art. 270 moet even eens worden opgevat, schoon art. 269 eenigen twijfel laat, en het waar is dat de verpligting om te zweren *strictae interpretationis* is; zie art. 510 van het wetboek van 1830.

Art. 607. In eene verzekering op bodemerij, moet de hoeveelheid der geleende geldsommen en van de bodemerij-premie, ieder afzonderlijk, in de polis vermeld worden; zulks niet geschied zijnde, wordt het daarvoor gehouden, dat de bodemerij-premie niet verzekerd is.

Art. 608. Verzekering op bodemerij is niet bestaanbaar, wanneer de polis niet inhoudt:

Den naam van den geldopnemer, al ware deze ook de schipper;

Den naam van het schip, waarmede de reis zal gedaan worden, en dien van den schipper;

De plaats der bestemming;

De vermelding of het geld in eene ladingsplaats, of in eene noodhaven, voor noodige

reparatien of andere noodzakelijke onkosten, verstrekt is.

Art. 609. Wanneer de schipper, op reis zijnde, genoodzaakt geweest is geld op bodemerij te nemen, kan de geldschieter zoodanige bodemerij laten verzekeren, al ware er vooraf eene verzekering van het verbodemde voorwerp gedaan.

Art. 610. Wanneer een reeds verzekerd schip of reeds verzekerde koopmanschappen, zonder noodzakelijkheid en alleen in het belang van den geldopnemer, door bodemerij verbonden worden, treedt de geldschieter in de regten die de geldopnemer jegens den verzekeraar zoude hebben gehad, ten beloope van de geleende som.

Art. 611. Indien echter de geldschieter geene kennis heeft gedragen van de geslotene verzekering en hij zulks met eede bevestigt, zijn de verzekeraars op de bodemerij niet ontslagen, doch is de verzekerde in geval van schade, verpligt aan hen af te staan die regten, die hij op de verzekeraars van het schip, of van de goederen, uit krachte der wettelijke in de plaats stelling, zoude hebben.

In geval de geldschieter de verzekeraars op schip of lading onmiddellijk aanspreekt, zijn die op de geschoten penningen ontslagen, tegen teruggave der premie.

Art. 607—611. Verzekering van bodemerijgelden. De bodemerijgever draagt het *periculum*, dat hij op zich genomen heeft, op den assuradeur over: deze wordt daar door geen verzekeraar van de goederen. Er kan groote schade aan het goed vallen, zonder dat hij iets te vergoeden hebbe; want hij stelt zich, volgens eene gangbare uitdrukking in de Polis, in de plaats van den verzekerde, en draagt derhalve alleen de schade welke dezen zoude getroffen hebben, verg. het gezegde bij art. 589. Dit geldt echter alleen van de ware bodemerij uit nood; want de andere, die eigenlijk *contrat à la grosse* heeten moest, draagt in de avarij, en zelfs de ware bodemerij kan er in dragen krachtens beding. Is er zoodanig beding, zoo moet dat noodwendig den assuradeur worden te kennen gegeven; niet dat de assurantie anders nietig zoude wezen, maar het beding zoude als niet voorhanden worden beschouwd, als eene risico waar over niet gecontracteerd ware. Hier tegen strijdt niet art. 251, verg. art. 644.

Verder moet in de Polis worden vermeld het navolgende:

1°. Of de premie mede verzekerd wordt. Indien het al niet rigtig is, om de premie als louter winst

te beschouwen, is het toch waar dat verlies van kapitaal en gemis aan premie niet gelijk staan: die voor eenige maanden geld uitleent zonder interest, wordt niet als zich te verarmen beschouwd; wel die zijn kapitaal niet terug krijgt. Het verzekeren van de premie spreekt dus niet van zelf, om dat het kapitaal verzekerd wordt. Daarenboven wil de wet dat de hoegrootheid van de premie zal zijn uitgedrukt. Dit schijnt niet zeer noodig om dat de bodemerijbrief het uitwijst, die niet ontbreken kan.

2°. Den naam van den verbodemer. Omdat die het beheer heeft over de zaak, van welker behouden blijven of vergaan het al of niet vergoeden zal afhangen; daarenboven moet de verbodemer of geldopnemer berigten mede deelen, en vlijt aanwenden, zie art. 590 en volg. Doet hij het niet, zoo ontstaat daar door ten behoeve van den geldgever een regt, hetwelk den assuradeur moet te stade komen. De verzekeraars op het bodemerijgeld, moeten zich ook in geval van zeeramp, met de andere belanghebbenden kunnen verstaan, om gezamenlijk tot behoud te handelen, en wanneer zij daarvan tijding ontvangen zich onmiddellijk aan den eigenaar kunnen wenden; verg. art. 655 en 676.

Hier bij is gevoegd: *al ware deze ook de schipper.* De schipper mag somtijds bodemerij plegen, en somtijds niet. Wanneer hij het niet mag, en de bodemerij alzoo van onwaarde is, treft den gever geen gevaar, hij kan dus ook voor dat gevaar geene

assurantie nemen, volgens art. 579, verg. het geen wij over art. 371 en volg. hebben voorgedragen. In zoo verre zorgt de wet hier, wel niet voor het belang van den verzekeraar, maar voor de handhaving van een beginsel: geene verzekering zonder gevaar. Het *al ware*, *quand même*, slaat hier niet op, maar ziet op de onderstelling, welke hier mede afgewezen wordt, dat de schipper niet zich zelven maar de reeders verbindt, en het dan op den schipper niet aankomt; in tegendeel, hij verbindt veelal en zich, en de reeders, verg. het gezegde over art. 375; zie ook tegen deze bepaling MENNO PÖHLS, § 578, p. 174.

Den naam van het schip. Omdat de verzekeraar het gevaar kennen moet, hetzelfde geldt van *de plaats der bestemming.*

De vermelding of enz. is van het grootste gewigt, om dat daar van volgens art. 609 en 610 de bestaanbaarheid der verzekering afhangt; te weten, al is een schip, of eene lading verzekerd, mag daar op evenwel bodemerij uit nood, en *in navis causam, ut salva fieret*, genomen worden (over welker bestaanbaarheid wij reeds gehandeld hebben), en wanneer dat geschiedt mag verder het bodemerijgeld ook ten behoeve van den geldgever verzekerd worden. Alleen het eerste liet zich betwijfelen, welken twijfel wij hebben getracht weg te nemen.

Doch bodemerij niet uit nood mag geen plaats hebben op reeds verzekerde voorwerpen, wijl het

gevaar dat bereids gewaarborgd is, dan geen nieuw voorwerp bekomt, het geld wordt niet aan het reeds aanwezige goed besteed, maar alleen in het belang, dat is voor eene handelspeculatie, van den geldopnemer geschoten, die daar voor even goed iets anders had kunnen verbinden. Dit wil echter niet zeggen dat de bodemerij uit dien hoofde nietig is, maar alleen dat de eigenaar, of ander interessant van de goederen niet te gelijk verbodemd en verzekerd wezen kan: de bodemerijgever neemt zijne plaats in, en wordt *voor zijne bodemerijpenningen* verzekerd. Zoo moet art. 610 f. worden verstaan: te weten, een bodemerijgever, zelfs niet uit nood, draagt niet dezelfde gevaren waar tegen zich een eigenaar verzekeren laat, volgens art. 601, verg. mede art. 587 met art. 600, 644. Wanneer derhalve het schip in behouden haven komt, vergoedt de assuradeur den bodemerijgever niets, den nemer dien hij verzekerd heeft vergoedt hij de avarijen, waar mede de bodemerijgever niet te doen heeft. Derhalve gaan niet alle regten van den verzekerde op den bodemerijgever over, hij treedt alleen in de plaats volgens den aard en de grenzen van zijn contract, zoo als de uitdrukking *ten beloope* aanduidt.

Uit het hier verhandelde volgt voorts, dat de bodemerijgever *in hypothesi* zijne bodemerijpenningen niet heeft kunnen laten verzekeren, zoo als die van art. 609; want naar de bepaling van art. 610 zou

hij zoo doende twee malen verzekerd zijn, eens krachtens de wettelijke subrogatie, en daarenboven volgens contract.

Het is deze gevolgtrekking welke de wetgever tegen gaat in art. 611, voor het bijzonder geval der *bona fides*, met eede bevestigd. Zulk een geldschieter heeft zijne bodemerijpenningen kunnen laten verzekeren, zijne verzekeraars zijn gehouden, en hij heeft de keus of hij zich aan hen houden wil uit kracht van het contract, dan of hij op grond der subrogatie de assuradeurs van schip of lading wil aanspreken: doch moet aan de eersten cessie van actie tegen de laatsten gegeven worden, verg. hier bij hetgeen wij, ter gelegenheid van art. 277, over het Engelsche regt, bij dubbele verzekeringen, hebben vermeld.

Wij moeten onzen wetgever hier ter plaatse het regt doen van te erkennen, dat die zich boven andere wetgevingen (zelfs het breedvoerige *Allgemeine Landrecht* niet uitgezonderd), eenen ingewikkelden *locus* uit de assurantieleer heeft aangetrokken, waar zelfs de meest geprezen regtsboeken, over henen loopen (b. v. BENECKE en MENNO-PÖHLS, die iets evenwel heeft, § 678, p. 641), en dat hij in de behandeling daar van allezins het regte getroffen heeft. Voor de ontwikkeling uit ons wetboek van de echte bodemerijleer zijn deze artikelen van groote waarde.

Art. 612. Goederen mogen verzekerd wor-

den voor de volle waarde, welke dezelve hebben ten tijde en ter plaatse der verzending, met alle onkosten tot aan boord, de premie van verzekering daaronder begrepen, zonder dat eene afzonderlijke begrooting van ieder voorwerp kan gevorderd worden.

Art. 613. De werkelijke waarde der verzekerde goederen mag verhoogd worden met de vracht, inkomende regten en andere onkosten, welke bij de behoudene aankomst noodzakelijk moeten worden betaald, mits daarvan melding in de polis worde gemaakt.

Art. 614. De verhooging bij het voorgaande artikel omschreven, is niet verbindende, indien het verzekerde ter bestemde plaats niet aankomt, voor zoo verre daardoor de betaling van de vracht, inkomende regten en andere onkosten, geheel of ten deele vervalt.

Maar indien de vracht, volgens overeenkomst met den schipper, vóór zijn vertrek gemaakt, heeft moeten vooruit betaald worden, blijft de verzekering te dien aanzien stand grijpen; in geval van ramp of schade, moet de daadzaak der vooruitbetaling bewezen worden.

Art. 612—614. Op twee dingen valt hier te letten: 1°. dat men met verzekering volkomene schadeloosstelling bekomen mag, zoo dat behalve den inkoopprijs der goederen, alle onkosten tot aan boord toe, onder de waardering mogen begrepen worden; verg. *Code*, art. 339. Zij zijn in allen gevalle betaald, aan de verzending besteed, en bij behouden overkomst heeft men alle kans om ze terug te bekomen. Eene afzonderlijke begrooting van die kosten, b. v. van makelaarsloon, pakhuishnur, betaalde regten, enz. wordt niet gevorderd. Zoo meen ik moet de laatste zinsnede van art. 612 worden opgevat; met de uitdrukking „de begrooting van ieder voorwerp" kunnen onmogelijk de kisten of balen gemeend zijn; want of die al of niet afzonderlijk begroot moeten worden, hangt van de bedoeling der handelende partijën af, en dat punt is veel te gewigtig, om het zoo in het voorbijgaan aan te roeren. Te weten, de afzonderlijke waardering kan maken dat, ofschoon in ééne Polis begrepen, de assurantie niet ééne zij, maar als vele assurantiën beschouwd worde, waar van dan verder afhangt, of bij ongeval al dan niet abandonnement kan plaats hebben; verg. art. 666. Niet zelden hangt er van af, of de assuradeur de avarij vergoeden zal of niet, verg. art. 645 en 719, zie ook BÜSCH I. bl. 329. Onder deze rubriek van volkomene schadeloosstelling behoort ook nog wel het verzekeren van de premie, waar van wij in de algemeene leer met een woord gesproken hebben, bij

art. 271, en dewijl dat onbepaald veroorloofd wordt, oogenschijnlijk met het doel om de vergoeding volkomen te doen zijn, mogen wij er bijvoegen: premie van premie, zoo als het in Frankrijk heet: *jusqu' à extinction.*

2°. Valt hier te letten, dat men, volgens beginselen bij ons aangenomen, in de zeeverzekering mag zoeken een surrogaat van behouden aankomst. Dat dit de aard is der zeeverzekering, beweren BENECKE I. p. 405, en CROPP, *Abh.* II. p. 584. Wij laten dat in het midden; waar is het, dat daar in veel meer gelegen is dan hier in art. 613 is uitgedrukt, want men zoude zoo doende de goederen mogen schatten naar de waarde ter bestemmingsplaats, en in zoo verre het risico van den assuradeur, die toch maar zeegevaar heeft willen verzekeren, onder den invloed stellen van eenen onzekeren marktprijs, het geen dan zoude behooren onder art. 615 en 621. Dit is nu wel niet verboden, maar als eene bijzondere soort van verzekering beschouwd, en daarom art. 613 niet zoo ver uitgestrekt. De vracht en de onkosten bij de aankomst zijn nog geene winst, doch in geval van behouden aankomst behooren zij tot hetgeen de goederen gekost hebben; is er nu avarij aan die goederen, welke geschat worden moet evenredig naar de waarde der goederen, art. 709, zoo is de avarijvergoeding grooter, omdat men tot de volle waarde de vracht, enz. heeft mogen voegen. Het nut der bepaling is derhalve, dat de gedeelte-

lijke schade voluit vergoed wordt, hetgeen anders niet zoude plaats hebben. Voor het geval van totaal verlies is het artikel niet geschreven, want dan wordt er geene vracht betaald, en de genoemde onkosten hebben geen plaats. Zelfs dit wordt niet als regel behandeld, want van deze verhooging moet in de Polis melding gemaakt wezen. De regel is derhalve, bij ons gelijk in het algeneen, de waarde, of liever de prijs, ter plaatse der afzending. De mogelijke waarde ter ontladingsplaats heeft veel onzekers, de goederen kunnen wel in het geheel niet aankomen, en wat zij zouden gegolden hebben, laat zich dikwijls slecht gissen; zie BENECKE, p. 162. Om die reden leeren de schrijvers, die uit den aard der zaak de waarde ter ontladingsplaats willen vergoed hebben, tevens dat het in den assurantiehandel toch niet zoo genomen wordt, en ook niet behoort te worden. Ten slotte valt op te merken, dat de Fransche wetgever, stilzwijgend verbiedende om de onkosten bij de aankomst onder de waardering te begrijpen, in art. 336 en 339, nog meer doet dan zijn beginsel in art. 347, dat men geen *profit espéré* verzekeren mag, eigenlijk medebrengt.

Art. 614 ten slotte spreekt van *vooruit betaalde vracht.* Dat moet verstaan worden, niet als of die maar voorgeschoten was, maar gelijk het in het Fransche regt heet, *frét à tout évènement*, een beding ook naar het Fransche regt niet verboden. Het wil zeggen, dat den schipper de vracht betaald is, of

ook zal worden, de goederen mogen behouden worden of vergaan. Natuurlijk moet deze schade, welke in alle gevallen geleden wordt, in alle gevallen worden vergoed.

Deze artikelen schrijven alzoo voor wat men bij de waardeberekening doen mag; hoe men de waardering mag doen. Men mag dus vragen wanneer geene waardering is gedaan, hoe wordt ze dan in geval van schade genomen? De verzekerde som is dan maar een *maximum*, en om te weten of men binnen die grenzen gebleven is, wordt gevraagd, wat mogen wij voegen bij de waarde bij (den inkoopsprijs, of den beursprijs) der goederen? Met andere woorden: wat wordt er in geval van totale schade vergoed? Ten aanzien van de onkosten in art. 612 kan weinig twijfel vallen; want de goederen worden verzekerd zoo als zij zich aan boord bevinden, althans op den wal gereed om ingeladen te worden, art 627, derhalve voor de waarde die zij hebben op het tijdstip dat de werking der verzekering eenen aanvang neemt; maar wel blijft er twijfel over met opzigt tot de premie; dat verstaat zich niet zoo van zelf, want dat men daar voor verzekering nemen mag, zelfs de waardering verhoogen, daar uit volgt nog niet, dat men het heeft willen doen. Veiliger is het daarom zich te houden aan art. 1383 van het Burg. Wetb. en te vragen naar het gebruik van de plaats waar verzekerd is; verg. overigens *Preussisches Landrecht*, § 1985.

Kan men daar niet achter komen, volge men art. 1385, zijnde de L. 34. D. *de reg. juris.*

Art. 615. Verzekering op verwacht wordende winst moet afzonderlijk bij de polis begroot worden, met bijzondere opgave, op welke goederen dezelve wordt gedaan; bij gebreke hiervan, is de verzekering nietig.

Indien de waarde van het verzekerde in het algemeen is uitgedrukt, met stellige bepaling dat al hetgeen de waarde der goederen te boven gaat, voor verwacht wordende winst zal worden gehouden, is de verzekering geldig voor de waarde der verzekerde voorwerpen; doch zal het overschietende worden herleid tot de bewijsbare hoegrootheid der verwacht wordende winst, berekend naar den maatstaf bij artikel 621 en 622 vermeld.

Art. 616. Vrachtpenningen kunnen voor hun vol beloop worden verzekerd.

Art. 617. Het schip vergaande of strandende, wordt de verzekering ingekort, voor zoo veel het beloop betreft van hetgeen de schipper of de eigenaar van het schip, door dat ongeval, voor gagie of soldij aan het scheepsvolk en andere onkosten, welke bij behou-

dene aankomst moeten betaald worden, niet of minder schuldig is.

Art. 618. Verzekering tegen slavernij wordt gedaan tot eene bepaalde som, voor welke de persoon, die in slavernij gebragt, en wiens vrijheid verzekerd is, mag vrijgekocht worden.

Het onderscheid tusschen den rantsoen-prijs en de verzekerde som komt ten voordeele van den verzekeraar; en in geval eene grootere som, dan die, bij de overeenkomst bepaald, tot het vrijkoopen vereischt wordt, volstaat hij met de voldoening der in de polis uitgedrukte som.

Art. 615—618. *Profit espèré*, ingebeelde winst, te verzekeren was in Frankrijk ten allen tijde verboden, in Pruissen geoorloofd gelijk hier, onder dezelfde voorzorgen, *Preussisches Landrecht*, § 1991, dat juist niet in overeenstemming is met het beginsel in § 1983, dat men zich door verzekering alleen tegen schade dekken mag. Bij ons was deze verzekering geoorloofd te Amsterdam, volgens de laatste verordening, verboden te Rotterdam, doch meende de Hooge Raad dat men aan die Rotterdamsche *lex renunciëren* kon, BIJNKERSHOEK, L. IV. C. 5. Wat hier bij in den weg staat behoeft al niet meer gezegd te worden: het komt er op

aan, of men zich de assurantie denkt als een middel alleen om schade te ontgaan, of ook tegen winstderving. Het laatste is in den handel vooral bij ons voor lang gebruikelijk, en dat het geene bloote weddingschap wordt over den marktprijs, daar voor zorgt de wet door het volgende. De goederen moeten in de Polis worden opgegeven, derhalve aan boord wezen, waar van het bewijs in der tijd zal kunnen gevorderd worden, en de winst moet bij de Polis begroot worden *afzonderlijk*, niet moeten de goederen, welke men verzekeren laat, maar zoo veel hooger aangeslagen worden. Men mag echter ook de winst *niet* begrooten, in welk geval daar voor in de plaats treedt de bepaling in art. 615, tweede gedeelte, welke dus moet worden verstaan: men noemt eene som als de waarde der goederen, met bijvoeging dat wanneer de goederen bevonden worden minder waardig te zijn, het verschil als ingebeelde winst zal verzekerd wezen. Deze handeling is niet nietig, doch wil echter de wet ook niet dat dezelve volkomen gevolg hebben zal. Vooreerst blijft zij geldig voor de werkelijke waarde der goederen; ten andere wordt het bedrag, hetwelk de partijen maar in allen gevalle als winst willen beschouwd hebben, gereduceerd tot de winst welke de prijscouranten, of het oordeel van deskundigen zullen uitwijzen, ter plaatse waar de goederen aan moesten komen, ten vermoedelijke tijde der aankomst, naar den gewonen duur van zulke reizen.

De uitkomst is derhalve dezelfde als in het regelmatige geval eerstvermeld, dat de ingebeelde winst bij de Polis begroot is, verg. art. 622; en dat het geheele zamenstel zoo moet worden uitgelegd, bewijzen de hier aan beantwoordende artt. in het wetboek van 1830, zijnde artt. 518 en 531.

Wat is nu de aard van deze verzekering? Het is niet de verzekering van de Conjonctuur of speculatie; want de assuradeur doet geene vergoeding wanneer de prijzen ter plaatse der ontlading lager staan; of ook wel niet hooger, dan de inkoop en kosten hebben bedragen, met andere woorden, wanneer de Conjonctuur faalt, het goed moge in zulk een geval behouden wezen of vergaan, winstderving wordt er niet vergoed. Maar het is de verzekering, dat de beoogde winst niet zal worden verijdeld door de avonturen van de zee. Staan de prijzen der bewuste goederen inderdaad zóó, dat de verzekerde gewonnen zoude hebben, indien zij maar gaaf aangekomen waren, zoo wordt behalve het goed, of de schade daar aan, ook die winstderving goed gemaakt; evenwel niet onbepaald: had de verzekerde op 20% gerekend, en de stand der prijzen levert maar twaalf op, zoo bekomt hij het mindere. Omgekeerd echter krijgt hij niet het meerdere, wanneer de prijzen hooger zijn, b. v. 30% winst opleverende; hij heeft toch maar 20% te vorderen. Want de assuradeurs betalen niet meer dan zij geteekend hebben, en zij teekenen

niet boven de begrooting. Dit alles is in art. 622 uitgedrukt.

Art. 616 en 617. Vrachtpenningen moeten hier verstaan worden van onverdiende vracht; *frét à faire*, welker verzekering van ouds in Frankrijk verboden was, evenzeer als die van het matrozenloon. Men dacht, wanneer de schipper zeker is van zijne vracht, dan heeft hij geen belang bij het bergen, waar van anders de vrachtbetaling afhangt, volgens art. 482. Hij mogt zich dus zijne vracht niet laten verzekeren. Bij die gelegenheid had er veel verwarring plaats van meeningen omtrent *frét acquis*, die men wel mogt laten verzekeren, gelijk bij VALIN en EMÉRIGON te lezen staat; ons gaat dit verder niet aan. Te regt is men hier te land al voor lang daar van afgegaan; ja, zoo weinig vrees had men voor dergelijke kwade gevolgen hier bij, dat te Rotterdam en te Dordrecht zelfs het verzekeren van matrozenloon niet verboden was; zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 717. n°. 4 en 5. Overigens moet de schipper, of liever moet de reederij, er geen winst bij hebben. Wanneer het schip vergaat, krijgen de matrozen geen loon, dat gewint dus de schipper, en moet het diensvolgens van de som der verzekerde vracht aftrekken. Welke de andere onkosten zijn, welke mede die som verminderen moeten, is mij niet gebleken. Er zijn wel allerlei onkosten bij het aankomen van een schip voorvallende, en bij het niet aankomen wegvallende, maar die dienden dan toch

in eenig verband te staan met de vracht; zie evenwel art. 427 en 433.

Art. 618. Op wat wijze deze verzekering pleegt te geschieden, kan men best zien uit het formulier van de Polis, achter de Hamburger *Assec.-Ordnung*, en achter het ontwerp van 1809, welke vergelijkende, men opmerken zal, dat het naar onze wet op de onchristelijkheid niet aankomt: het heet in het algemeen tegen slavernij, dus ook wel bij Grieksche zeeroovers, en Spaansche bucaniers, schoon zich Christenen noemende, en zoo wel tegen factische slavernij, als *jure;* doch gevangenschap bij eenige mogendheid, die hare gevangenen niet tot slaven maakt, of als slaven verkoopt, ligt buiten de grenzen der benaming. (a) Een geval van dien aard is voor eenige jaren voorgekomen bij het stranden der Nederlandsche stoomboot WILLEM I. op de Lucipara rots. Eenige scheepsofficieren met de sloep uitgezonden, vielen in handen van de Bucanesche zeeroovers, en moesten losgekocht worden. Dat zij geassureerd waren, geloof ik niet, maar zij hadden het kunnen zijn. Verder merken wij op, dat de vrijheid niet verzekerd wordt; verloren vrijheid kan niet worden vergoed, *quia inaestimabilis res est*, maar zelfs de vereischte losprijs wordt niet beloofd, alleen eene som, of zoo veel minder, als waar voor de slaaf zal kunnen losgekocht worden. Loffelijk is, dat men

(a) Zie evenwel *Preussisches Landrecht*, § 1975.

in Hamburg van ouds had eene slavenkas, waarin de verzekerde som moest worden gestort, en uit dewelke de vrijkoopingen van tijd tot tijd plaats hadden.

Nog valt te letten, dat dit contract niet is eene bloote stipulatie: „Si TITIUS a barbaris capietur, „centum dabo:" het geld moet tot het loskoopen besteed worden, en wanneer TITIUS bereids *apud hostes*, overleden ware, zoude de assuradeur niet behoeven te betalen. Het heet namelijk in de Polis: „wij nemen voor onze rekening het gevaar en de „risico van de vrijheid van dezen persoon.... enz. „doch onder voorbehoud, dat deze door ons getee„kende som tot geen ander einde dan tot rantsoen „en losprijs van den genoemde zal worden besteed."

Gemeenlijk is ook in de Polis het schip genoemd, met bijvoeging dat men mag overschepen uit nood; dit laatste zal zich wel van zelf verstaan, art. 638. Dat het schip en de reis moeten uitgeduid worden, ligt in art. 593; het is eene zeeassurantie.

TWEEDE AFDEELING.

VAN DE BEGROOTING DER VERZEKERDE VOORWERPEN.

Art. 619. De volle waarde op de kiel of het casco van een schip verzekerd zijnde, kan, hoezeer bevorens getaxeerd, door ge-

regtelijke uitspraak, des noods na berigt van deskundigen, nader bepaald of verminderd worden:

1°. Indien het schip bij de polis is getaxeerd naar den inkoopsprijs, of naar hetgeen hetzelve van bouwen gekost heeft, en hetzelve, het zij door ouderdom, het zij door het afleggen van vele reizen, reeds minder waarde had;

2°. Indien het schip, voor onderscheidene reizen zijnde verzekerd, na eene of meer reizen te hebben afgelegd en uit dien hoofde vracht te hebben verdiend, vervolgens op eene der verzekerde reizen vergaat.

Art. 620. Indien de verzekering gedaan is voor de terugreis uit een land, waar handel alleen bij wijze van ruiling plaats heeft, wordt de begrooting van de waarde der verzekerde goederen berekend, op den voet van hetgeen de in ruiling gegevene goederen gekost hebben, met bijvoeging van de transportkosten.

Art. 621. Verwacht wordende winst wordt bewezen door erkende prijscouranten, of, bij gebreke daarvan, door eene begrooting van

deskundigen, waaruit blijkt van de winst welke de verzekerde goederen, bij behoudene aankomst, na het afleggen eener gewone reis, redelijkerwijze, op de plaats der bestemming, zouden hebben opgeleverd.

Art. 622. Indien uit de prijscouranten of begrooting van deskundigen blijkt, dat, bij behoudene aankomst, de winst minder zoude hebben bedragen, dan de som, die de verzekerde bij de polis had opgegeven, volstaat de verzekeraar met de betaling van dat mindere. Hij is niets verschuldigd, indien de verzekerde voorwerpen geene winst hoegenaamd zouden hebben opgebragt.

MENNO-PÖHLS, § 564, bl. 106 geeft eenige nuttige wenken, doch voor art. 619 te raadplegen, § 556, p. 80.

Men spreekt hier bij veel van slijtagie: een schip ondergaat bij iedere reis groote vermindering, welke altijd plaats heeft, uit den aard der zaak, en alzoo niet als zeeramp kan gedacht worden, derhalve den assuradeur niet bezwaren moet. Daar bij komt eene andere reden: de slijtagie wordt den eigenaar op iedere reis vergoed door de vracht: hij lijdt daar aan dus geen verlies: *non est eo detrimento pauperior*. Uit dien hoofde slaat BENECKE twee wegen voor (bl. 468, I. deel), om hierin te voorzien: het zij het

schip te waarderen zoo als het bij de aankomst is, of van de volle waarde vóór de reis eene som, voor onderstelde slijtagie, af te trekken. Daar tegen zie MENNO-PÖHLS, l. c. Het schip moet in goeden staat zijn van vaarbaarheid; de assuradeur laat dat onderzoeken; of het oud is of nieuw kan bij de waardering groot onderscheid maken, maar voor de slijtagie behoort men niet af te trekken, die naar den duur der reis (welke wel een maand langer of korter uitvallen kan) verschillend wezen moet, en daarenboven zich van de zeeavonturen niet scheiden laat, alzoo geene gemiddelde rekening toelaat. Daarentegen zijn er betere middelen om den assuradeur te gemoet te komen. Veelal vergunt hem de wet om voor het verschil tusschen oud en nieuw af te trekken, zoo als bij ons juist het geval is in art. 713, als mede om geene schade te vergoeden, onder zekere percenten, zie art. 719.

Verder is voor hem gezorgd, dat hij niet te veel betale, alhier, bij art. 619. De waarde kan verminderd worden door regterlijke uitspraak, wanneer het schip getaxeerd was, op de som die het den verzekerde kost, ofschoon het reeds zekere jaren telde, of zekere reizen gedaan had, en uit dien hoofde minder waarde had. Op zich zelf zijn deze twee omstandigheden niet afdoende, en omgekeerd mindere waarde die men bevindt, dat het had tijdens de verzekering, ook niet. Eene waardering welke in het contract is uitgedrukt, en welke de

assuradeur, die daarenboven het schip kan en zal laten onderzoeken, door zijne onderteekening heeft goedgekeurd, behoort eigenlijk te worden gehandhaafd, en de uitzonderingen op dezen regel moeten streng genomen worden; verg. art. 275.

Het zelfde kan ook nog plaats hebben, in het niet alledaagsche geval, dat een schip voor onderscheidene reizen in eens verzekerd is; de waardering welke rigtig was bij de eerste of tweede reis, kan het niet zijn voor de derde, vierde en volgende reizen. Het schip moet al varende toch in waarde afnemen, al is het nog geen oud schip; ook als dan mag de regter de waardering afzetten. Hier in ligt wel eene gedachte aan de slijtagieleer, waar van zoo even gesproken is; want, zegt de wetgever, het heeft intusschen vracht verdiend, de vermindering is den eigenaar reeds vergoed: hij kan geene vergoeding ontvangen voor het geen hij niet verloren heeft. Sophistisch is dat: het zoude namelijk te veel bewijzen, omdat de vracht op den langen weg eigenlijk het geheele kapitaal, dat in het schip steekt, vergoeden moet.

Art. 620. Bij eene *permutatio* bestaat geen *pretium*. De verzekerde weet echter wel wat hem de goederen kosten, welke hij van de wilden, b. v. bij den pelshandel in Noord-America, bekomen heeft, en die hij nu laat assureren: want hij weet wat hij voor de goederen betaald heeft, in ruiling gegeven, en wat daarenboven aan onkosten en vracht: het lijdt geen twijfel of die kosten, ja veel meer, steken in het

geen men heeft ingeruild, alzoo in den regel de wilden bedrogen worden, meer gevende dan zij ontvangen. In het Fransche artikel, hier overgebragt, *Code* art. 340, staat nog eene lastige *phrase*: „et „que l'estimation des marchandises ne soit pas faite „par la police," door de onzen gelukkig weggelaten. In de Ordonnantie stond ze niet, en het *Tribunal de Commerce de Bordeaux*, hetwelk er de schuld van draagt, gaf vage redenen, zie LOCRÉ, p. 92: qu'il doit être libre aux parties de fixer l'estimation de gré à gré, en dat het gebruikelijk is.

Voor het overige is het al voor lang aangemerkt, dat ruilhandel niet ligt meer voorkomt. De slaven op de kust van Guinea, en de goederen daar voor in ruiling gegeven worden wederzijds in oncen goud gewaardeerd, en zoo gaat het ook bij den pelshandel, zoo even vermeld. Als dan is ons art. 620 niet toepasselijk.

Artt. 621 en 622 hebben wij besproken bij art. 615.

Art. 623. Het bedrag der vrachtpenningen wordt bewezen door de chertepartij of de cognoscementen.

Bij gebreke van chertepartij en cognoscementen, of indien het goederen geldt aan de scheepseigenaars zelve toebehoorende, wordt het bedrag der vracht door deskundigen begroot.

Art. 623. Het juristisch merkwaardige hier bij is, dat men eene vracht kan laten verzekeren, die niet bestaat, wanneer het goederen geldt aan de reeders toebehoorende: die kunnen toch geene vracht aan zich zelven schuldig zijn: doch het is waar, even als in het geval van goederen aan anderen toebehoorende, dat, in geval van ramp, zij te vergeefs gevaren hebben, en dat dit eene winstderving is, waar voor zij zich derhalve wel mogen laten verzekeren.

DERDE AFDEELING.

VAN HET BEGIN EN HET EINDE VAN HET GEVAAR.

Code, art. 341 en 328. Zeer eenvoudig: doch onze gebruiken, en ook wel het gemeene gebruik, wijken hier van af. Werkelijk begint het gevaar vroeger, en duurt langer, en daarom is men gewoon aan de verzekering eene meer duurzame werking te geven.

Deze afdeeling handelt van de twee voorgestelde vragen:

a. bij schepen, art. 624—626;

b. bij goederen, en ingebeelde winst, art. 627, 629 en 633;

c. bij vrachtpenningen, art. 630;

d. bij bodemerijverzekering, art. 631;

Algemeen zijn: art. 632 en 634.

Hier bij wordt voor alle dingen ondersteld, dat voor eene reis, of voor reizen, verzekerd is, en niet voor eenen bepaalden tijd, verg. art. 594, dat bij ons, in den handel althans, zeldzaam is, (a) doch in Engeland voorkomt, bij het huren van transportschepen, ter gelegenheid eener oorlogsexpeditie, met het oogmerk dat die schepen ook na de aankomst in dienst gehouden worden, en bij de vloot blijven moeten, en vooral in Frankrijk bij de kaapvaart, waarbij aan eene reis, en aan vermoedelijken retourtijd niet te denken valt. Derhalve hier is alleen de vraag, wanneer het contract daaromtrent niets bepaalt, en alleen voor eene reis verzekerd is, wanneer die reis geacht wordt te beginnen, en wanneer te eindigen? Het natuurlijke hebben wij zoo even, en ook wel bij andere gelegenheden (verg. art. 585, en het gezegde bij art. 313), te kennen gegeven, als mede dat het gevaar niet eindigt met de reis; het schip ligt sedert eenige dagen ten anker, en bekomt echter schade, b. v. door aanzeiling, die niet, of niet voluit, wordt vergoed, zie art. 540; voor zulke toevallen willen de reeders ook verzekerd zijn, en dus kan de risico niet wel eindigen zoodra het anker geworpen is. Doch hier staat tegen over, dat het gevaar eigenlijk nimmer eindigt, en de risico

(a) Zie evenwel BLINKERSHOEK IV. 3. p. 539

dan maar altijd voortloopen moest: want het schip kan altijd aangezeild worden, of door hol water schade krijgen. Om deze beide, elkander opwegende redenen, is men al voor lang tot een middenterm gekomen. Hoedanige bij ons in de Ordonnantie van Koning FILIPS nog niet voorkomt, maar eerst in de latere stedelijke verordeningen zijn beslag gekregen heeft, waar aan men zich bij deze wetgeving voornamelijk gehouden heeft, verg. VAN DER KEESSEL, *Thes.* 747 en 748.

Art. 624. Bij verzekering op het schip, begint het gevaar voor den verzekeraar te loopen, van het oogenblik dat de schipper een begin heeft gemaakt met het laden van koopmanschappen; of, zoo hij alleen in ballast moet vertrekken, zoo dra hij een begin heeft gemaakt met den ballast te laden.

Art. 625. In de, bij het voorgaande artikel, gemelde verzekering eindigt het gevaar voor den verzekeraar één en twintig dagen nadat het verzekerde schip ter bestemde plaatse is aangekomen, of zoo veel eerder als de laatste koopmansschappen of goederen gelost zijn.

Art. 626. Bij verzekering van een schip voor eene uit- en te huis reis, of voor meer dan ééne reis, loopt de verzekeraar, zonder

tusschenpoozing, het gevaar, tot en met den één en twintigsten dag nadat de laatste reis is volbragt, of tot zoo vele dagen minder als de laatste koopmansschappen of goederen gelost zijn.

Art. 624—626. Het denkbeeld waar op deze bepalingen zijn gegrond, is, dat de reis, en daarmede de risico, dan begint, wanneer de schipper voor *die* reis begint werkzaam te wezen, niet voor eene reis in het algemeen (want dan konde men even goed op den aanvang der uitrusting zien), en dat begint hij door eenen aanvang te maken met het innemen van de lading of van den ballast. Op dezelfde wijze eindigt de reis, wanneer die werkzaamheden een einde nemen, waar voor de reis ondernomen was, t. w. het lossen. Het overbrengen van de goederen moet toch als het doel van de reis gedacht worden. Bij het laatste evenwel komen twee afwijkingen voor. Dit lossen namelijk mag niet oneindig duren, en daarom heeft men eenen gebruikelijken tijd bepaald als maximum, welke in allen gevalle niet kan worden overschreden. Langer dan een en twintig dagen kan het niet duren, maar wel korter. (a) Dit is de eerste, eene tweede bepaling, buiten het beginsel, is, wanneer er niet te lossen valt. Ballast wordt wel ingenomen, maar niet gelost, althans niet re-

(a) Verg. art. 818, no. 6. f.

gelmatig. In geval derhalve van een schip zonder lading laat zich de regel niet aanwenden, zoo dat men zich dan maar eens vooral aan het maximum der een en twintig dagen te houden heeft. De risico van den verzekeraar op een ongeladen schip eindigt derhalve met den een en twintigsten dag na de aankomst, dat is, nadat het ten anker gekomen, of aan den wal gemeerd zal wezen.

Eene verzekering voor uit en te huis, *à prime liée*, en ook verzekering voor meer reizen te gader, worden als ééne reis behandeld, zoo dat in den tijd tusschen het lossen der uit-, en het innemen der retourlading, als mede tusschen iedere reis en de volgende, de risico van den assuradeur loopende blijft.

Art. 627. Goederen of koopmanschappen verzekerd zijnde, begint het gevaar, voor rekening van den verzekeraar, te loopen, zoo dra de goederen zijn gebragt op de kade of den wal, om van daar ingeladen of vervoerd te worden naar de schepen, waarin dezelve geladen worden, en eindigt vijftien dagen nadat het schip ter bestemde plaatse zal zijn aangekomen, of zoo veel eerder, als de verzekerde goederen aldaar zullen zijn gelost en op de kade of den wal geplaatst.

Art. 628. Bij verzekering op goederen of

koopmanschappen loopt het gevaar onafgebroken voort, hoezeer de schipper genoodzaakt zij geweest in eene noodhaven in te loopen, aldaar te lossen en te repareren, tot dat of de reis wettig gestaakt, of door den verzekerde bevel tot het niet weder inschepen van de goederen gegeven, of de reis geheel volbragt zij.

Art. 629. Indien de schipper of de verzekerde op goederen, door wettige redenen verhinderd wordt, binnen den bij artikel 627 bepaalden tijd te lossen, zonder zich aan vertraging schuldig te maken, blijft het gevaar van den verzekeraar doorloopen, tot dat de goederen gelost zijn.

Art. 627—629. Bij verzekering op goederen wordt de duur van de reis en daar mede de risico van den assuradeur op gelijke wijze behandeld, met de geringe afwijkingen: 1°. dat het hier niet is van aan boord tot over boord, gelijk bij het schip, maar van den wal op den wal; hetgeen te weeg brengt, dat schade bij het winden en hijschen aangekomen, wanneer touwen breken, of een vat aan stukken stoot, den assuradeur treft; 2°. dat het *maximum* in stede van een en twintig dagen, op vijftien dagen is gesteld. Hier van is geene andere reden te geven, dan dat die termijn bij de ligdagen in de oude zeeregten voorkomt, van waar dezelve in de

stedelijke keuren mag zijn overgegaan, zie VAN DER KEESSEL, l. c. en verg. art. 457; 3°. dat schade aan de goederen, aan boord van de ligters of pramen aangekomen, onder n°. 1 begrepen is, behoeft geene herinnering, zie art. 585; 4°. dat in art. 629 nog een *temperamentum* van n°. 2 volgt.

Dat de risico voor den verzekeraar van de goederen door loopt, wanneer de schipper in eene noodhaven binnen valt, en daar blijft liggen, ligt reeds in art. 637; doch het was niet overbodig te zeggen, dat hetzelfde ook plaats heeft, al is het dat de goederen aan land komen. Men konde anders denken, het is toch maar alleen verzekering voor zeegevaar, art. 594 f., wanneer de goederen aan wal zijnde beschadigd geraken, is het landgevaar; daar mede zoude intusschen de verzekeraar weinig gediend zijn: die wenscht doorgaande zekerheid te hebben voor de geheele reis, daarenboven is het aan land zijn der goederen een gevolg van zeegeweld, en de schade daar aan toegekomen, schoon aan land gebeurd, aan de zee te wijten. Het is dus noodig, en ook rigtig, dat de risico voort loopt. Zij loopt alzoo voort, *tot dat de reis wettig gestaakt wordt. Wettig gestaakt* kan hier den zin hebben, dat wanneer de schipper de reis eigenwillig afbreekt, zonder wettige reden, de assuradeur van de risico niet ontslagen is, overeenkomstig art. 637 en 638. Het is dan toch: „schade veroorzaakt door nalatigheid, verzuim of „schelmerij van den schipper." Het gevaar loopt mede

onafgebroken voort, tot dat de geheele reis volbragt zij. Deze twee bepalingen moeten, als onvolkomene uitdrukking, beide uit art. 627, als mede uit art. 632 worden aangevuld, en er bijgevoegd de bepaling van het lossen, gelijk mede van de 15 dagen, al zoo het eene en het andere geval onder die regelen begrepen is. Op het derde geval evenwel, aangeduid met de woorden, *of door den verzekerde bevel* enz. is zulks niet toepasselijk.

Art. 629 bevat eene billijke uitzondering. Wanneer een schip op de rivier, of in de haven, in het ijs beklemd raakt, is dat eene *vis major*, waar door het lossen binnen vijftien dagen onmogelijk wordt, verg. het geen wij van de ligdagen gezegd hebben bij art. 455 en 457. Het geval konde echter zoo wezen, dat men met grond zeide: het schip is toch aangekomen, en de vijftien dagen zijn begonnen te loopen. Doch het zoude onbillijk zijn, dat de verzekerde daar door van het verdere genot der assurantie verstoken raakte; hier voor is dus gezorgd. Overigens acht ik, dat de ruime uitdrukking der wet veel meer bevat dan bloote *vis major*, dat ook omstandigheden, welke het lossen bedenkelijk maken, hier ten minste door den regter als voldoende kunnen worden geoordeeld.

Uit de verwijzing naar art. 627 volgt, dat dit voorschrift alleen geldt voor de verzekering op goederen, het geen bij art. 540 in het wetboek van 1830 niet zoo zeker was. Bij schepen is het derhalve

niet toepasselijk. De reden van dit verschil is, dat den duur van de verzekering van het lossen afhankelijk te maken, bij schepen slechts is eene naar willekeur gekozen middenweg; het al of niet lossen maakt op zich zelf het gevaar niet grooter of kleiner; daarentegen bij de goederen duurt het gevaar, en wel het zeegevaar, werkelijk voort zoo lang de goederen aan boord zijn; wanneer zij gelost zijn, en aan wal, houdt het *naturaliter* op. Zijn zij derhalve niet gelost uit hoofde van wettige verhindering, al is het ook na den wettelijken termijn, is er goede reden om de assurantie te laten voortduren. Bij het schip is dat onwezenlijk.

Art. 630. In eene verzekering op te verdienen vrachtpenningen, begint de verzekeraar het gevaar te loopen, van het oogenblik en naar mate dat de vracht betalende goederen en koopmanschappen in het schip geladen zijn, en eindigt vijftien dagen nadat het schip ter bestemde losplaats zal zijn aangekomen, of zoo veel eerder als de vracht betalende goederen en koopmanschappen zullen zijn gelost.

De bepaling van artikel 629 is ook te dezen toepassselijk.

Art. 630. Wanneer de goederen verongelukken betalen zij geene vracht; de vracht heeft derhalve het zelfde gevaar als de goederen te loopen; de uit-

drukking *van het oogenblik en naar mate* enz. maakt hier bij evenwel eenig onderscheid; niet aan wal begint de risico van de vracht, maar aan boord. Dit laatste is wel het natuurlijke, en eene *utilitatis ratio* om van dat natuurlijke af te wijken, zoo als bij de verzekering der goederen, bestaat hier niet. Verder geloof ik te moeten waarschuwen, dat al is de lading, en de daar voor bedongen vracht, maar eene eenige, hier evenwel deeling moet worden toegelaten, in dien zin, dat wanneer van die lading nog maar eenige kisten of vaten aan boord zijn gekomen, de vracht voor dat gedeelte toch reeds als verzekerd, en de risico dien aangaande als aangevangen te beschouwen is. De uitdrukking *naar mate* begunstigt deze verklaring.

De overige artikelen behoeven geene toelichting.

Art. 631. Bij verzekering op eene bodemerij, begint en eindigt het gevaar voor den verzekeraar te loopen, op het oogenblik dat het gevaar des geldschieters begint en eindigt volgens de wet, of volgens een aan den verzekeraar bekend gemaakt beding.

Art. 632. Wanneer de reis gestaakt wordt nadat een verzekeraar heeft begonnen gevaar te loopen, blijft het gevaar in eene verzekering op goederen loopen vijftien dagen, en in eene verzekering op het schip één en twin-

tig dagen, nadat de staking der reis heeft plaats gehad, of zoo veel korter als de laatste goederen of koopmanschappen gelost zijn.

Art. 633. De tijd van den aanvang en het eindigen van het gevaar op verwacht wordende winst, staat gelijk met den daartoe voor goederen bepaalden tijd.

Art. 634. Het staat, in alle verzekeringen, aan de wederzijdsche partijen vrij, om bij de polis andere bedingen, nopens het beginnen en het eindigen van den juisten tijd van het gevaar, te maken.

VIERDE AFDEELING.

VAN DE REGTEN EN PLIGTEN VAN DEN VERZEKERAAR EN DEN VERZEKERDE.

In de eerste plaats wordt hier gehandeld van het zoogenaamde *Ristorno*, art. 635 en 636, artt. 660 f., 662 en 652 f.

Ten tweede, van den aard van het gevaar, artt. 637—645, 652, 653 en 658.

3°. Van zekere gewone clausulen waar door het gewijzigd wordt, artt. 646—649.

4°. Van verzekering voor een tijd, art. 650.

5°. Van de *diligentia* tot welke in zekere gevallen de verzekerde gehouden is, artt. 654—657.

6°. Van de risico in geval van verzekerde bodemerijpenningen, artt. 659 en 660.

7°. Van de oorlogspremie, art. 661.

Van de 28 artikelen alhier zijn er ongeveer 18 uit den *Code*, doch meerendeels met wijziging overgenomen.

Art 635. Bij staking der reis, vóór dat de verzekeraar heeft begonnen eenig gevaar te loopen, vervalt de verzekering.

De premie wordt door den verzekerde ingehouden of door den verzekeraar terug gegeven, in beide gevallen tegen genot van een half ten honderd van de verzekerde som, of wel van de halve premie, indien dezelve minder den één ten honderd mogt beloopen.

I. Van het *Ristorno*. Zoo noemt men in de zeeverzekering de teruggave van de premie in de gevallen dat het contract geen voortgang heeft, en overdragtig het niet voortgaan zelve. De Fransche hebben daar van *Ristourne* gemaakt, in Engeland zegt men *Return of Premium*. Vergelijk daarover

MENNO-PÖHLS, *Assekuranz* II. § 638, en MARSHALL, II. Deel. Ch. XV. p. 648, uitg. van 1823.

Dit teruggeven heeft ten deele plaats ingevolge de algemeene bepaling van art. 281, waar naar nog in art. 662 verwezen wordt; daar toe wordt vereischt, dat men den verzekerde geen *dolus* kan te last leggen, volgens art. 282. In ons art. 635 komt er bij, dat het hem vrijgesteld wordt, om het schip niet te laten vertrekken, om de goederen niet te laden, en in zoo verre willekeurig van het contract af te gaan. Ik zeg: *in zoo verre*, want in het algemeen kan hij dat niet, en dewijl deze vergunning eene anomalische natuur heeft, moet men dezelve niet uitstrekken tot andere gevallen, in de wet niet vervat. Wanneer namelijk de reis voortgaat, kan de verzekerde het contract niet opzeggen, alleen om dat hem de verzekering berouwt, en hij de risico liever zelf loopen wil. Hij zoude dan het contract moeten nakomen en de volle premie betalen. Men is hiertoe ook in eens niet gekomen, maar zóó, dat men eerst slechts beletselen van hooger hand gelden liet, gelijk bij de oudere Italiaansche schrijvers, STRACCHA en CASA REGIS, ja zelfs nog bij ROCCUS, zigtbaar is; naderhand ging men eenen stap verder. Bij ons was het al vroeg gelijk hier, en zoo ook in Frankrijk, en het is in den geest van ons zeeregt, verg. art. 411 en 499, om het niet voortgaan van de reis in meerdere of mindere mate als ontschuldiging toe te laten.

Art. 635 zegt dat *de verzekering vervalt*, en niet ook behoudens eenige vergoeding, gelijk in de artt. zoo even aangehaald. Vergoeding wordt ook niet gegeven: want het premiegedeelte, bij het *Ristorno* toegekend, is niet van dien aard. Het halve percent is geene vergoeding voor het verbreken van het contract (zoo als POTHIER meende), maar eene belooning voor de aanvankelijke bemoeijenis van den assuradeur. Reeds in de Ordonnantie van Koning FILIPS heet het: „voor het maken van zijn boek." In Frankrijk noemt men het *droit de signature*, en zoo wordt het reeds aangezien in den *Guidon*, II. 16. Ook de maatstaf was van ouds dezelfde, een half percent van de verzekerde som. Niet kwalijk voegt de Nederlandsche wetgever er bij dat dit half percent nimmer de halve premie kan te boven gaan; anders kon het gebeuren, bij lage verzekeringsprijzen, dat de assuradeur, ofschoon hij geene risico te loopen had, met de volle premie ging strijken.

Art. 636. Indien de reis gestaakt wordt, nadat de verzekeraar heeft begonnen gevaar te loopen, doch vóór dat het schip op de laatste uitklaringsplaats het anker of de touwen heeft losgemaakt, geniet de verzekeraar één ten honderd van de verzekerde som, indien de premie één ten honderd of meerder

bedraagt, doch, minder bedragende, wordt dezelve, in haar geheel, door den verzekeraar genoten.

De volle premie is altijd verdiend, wanneer de verzekerde eenige schadevergoeding, hoe ook genaamd, vordert.

Art. 636 bevat eene bijvoeging uit onze stedelijke verordeningen afkomstig. De regel, dat de assuradeur geene premie winnen moet, wanneer hij geene risico loopt, heeft tegenover zich een anderen, dat hij de premie gewonnen heeft, zoodra hij risico heeft begonnen te loopen. Op dezen laatsten maakt ons artikel uitzondering, en kan als eene uitbreiding van het voorgaande worden aangemerkt. Er is wel gevaar geloopen, maar de reis was niet begonnen, en wordt opgegeven. Zoo wel regtens, volgens art. 624 en 627, als naar den aard der omstandigheid, is dat gevaar niet zoo heel gering: evenwel moet men het al vroeg hard gevonden hebben, dat iemand de premie zal te betalen hebben, ofschoon de geheele onderneming achterwege blijft, ofschoon schip en lading niet in zee gaan. Op dien grond is onze bepaling als een *temperamentum aequitatis* bestaanbaar. De verzekeraar krijgt het dubbele van het hem toegelegde in het voorgaande geval, en wanneer de premie gering is, d. i. minder dan één pct., de geheele premie.

Zoo als gezegd, is deze bepaling uit ons vroeger

regt afkomstig, men vindt ze in de laatste Amsterdamsche verordening, zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* n°. 761; doch wordt ze evenzeer elders aangetroffen, b. v. in *Preussisches Landrecht*, § 2339 en § 2340., ofschoon anders gewijzigd. In Engeland daarentegen heeft men zich voor de gevallen hier bedoeld een ander beginsel uitgedacht. Het gebeurde namelijk van tijd tot tijd dat het verzekerde schip eerst nog naar eene andere haven moest, om van daar onder convooi de reis te doen: dit *onder convooi* was bedongen; kwam men te laat aan voor het convooi, hetgeen vaak gebeurde, zoo hield de verzekering op; daarover was ook nooit geschil, maar moest nu de assuradeur de premie terug geven? Het gevaar van Londen naar Portsmouth had hij toch geloopen, en als de risico eenmaal is begonnen, hoe kort, is de premie verdiend. Aan den anderen kant was het niet alleen hard, wijl het schip de reis naar Oost of West toch niet gemaakt had (waaraan men zich minder stoorde); maar men kende eene gewoonte, om in zulk een geval vermindering van premie toe te staan. Het kwam maar aan op een beginsel, en nu bedacht men deze leer: men zeide. het zijn twee reizen, ééne reis van Londen naar Portsmouth, daar voor is de premie verdiend; maar van Portsmouth naar Halifax is eene tweede reis, deze is nimmer begonnen, daar voor is de premie niet verdiend; derhalve moet van de premie een goed deel worden teruggegeven; men zal de risico van

Londen naar Portsmouth waarderen, b. v. op 1½ pct., en dat van de geheele premie, die wij onderstellen 6 pct. te wezen, aftrekken. Om verder te bewijzen, dat het twee reizen zijn, zeide men: de ééne is onder convooi bedongen, en de andere zonder convooi. Wij laten deze uitlegging voor hetgeen zij is. Gewijsden in dien zin vindt men vele bij MARSHALL, l. c. Ook in Hamburg heeft, wanneer een schip weder terugkeeren moet, *Ristorno* plaats, en het gedeelte der premie dan verschuldigd, wordt, even als in Engeland, door waardering gevonden. Bij EMÉRIGON, II. p. 155, kan men opmerken hoe nadeelig het gemis eener bepaling als de tegenwoordige veeltijds werken moest. Men heeft de geheele premie gevorderd, en kunnen vorderen, schoon er in het geheel niet gevaren werd, alleen om dat er geladen was. Hier bij valt nog te bedenken: 1°. dat zulk een staken of terugkeeren in oorlogstijd veelvuldig wezen kan, en dat juist dan de premiën hoog loopen; een streng assurantieregt strekt dus om de handelsondernemingen te drukken; 2°. dat de handelaar, die zich genoodzaakt vindt de reis te staken, reeds daardoor alleen groote schade lijdt. Dit zijn gronden welke voor art. 636 sterk spreken.

Wat daar bij gevoegd is in het alinea, drukt mede een erkend beginsel uit, doch behoorde wel op zich zelf te staan. Dat het hier aangehangen is, is te verklaren uit de beperking die er in ligt van

het voorgaande; te weten, die van het Ristorno gebruik maken wil, moet zich wel wachten, om eenige vergoeding te vragen, hoe gering ook. De reden is, dat die door zijne daad het contract voor geldig verklaard, en alzoo erkend heeft, hetzelve nu niet weder nietig heeten kan, verg. L. ult. D. *de inoff. testam.*

Na dit bijzondere geval van *Ristorno*, eenigzins afwijkende van de overige, gaan wij over tot de algemeene rubriek, volgens artt. 662 en 281. Om den grooten omvang dier rubriek aan te wijzen, is het genoeg de artikelen te noemen, welke onder art. 281 begrepen zijn, en waar naar stilzwijgende verwezen wordt: Hiertoe behooren: Art. 250. gebrek aan een *interest;* Art. 251. verkeerde opgave; Art. 252 en 266, 277 en 278. verzekering van hetgeen reeds verzekerd is; Art. 253. verzekering boven de waarde.

Hier bij moet komen, uit art. 597, *dolus* van den assuradeur, die wist van de behouden aankomst, en echter de verzekering aannam, en zich eene premie liet geven.

Twijfel zoude kunnen vallen over de toepassing ten deze van de artt. 258 en 280, omdat daar van eene overtreding van wettelijke voorschriften gehandeld wordt, *propter publicam utilitatem* gegeven, en omdat de verzekerde zich kwalijk op de nietigheid, die het gevolg van zijne overtreding is, beroepen kan. Evenwel wanneer de overtreding alleen het

gevolg is eener *ignorantia juris*, kan den verzekerde geen *dolus* worden tegengeworpen; volgens art. 282 is het alleen „list, bedrog of schelmerij," waar door de terugvordering van de premie verloren gaat. Het verlies van de premie wordt dan voor den verzekerde eene *poena*, voor den verzekeraar is het zuivere winst. Maar wanneer ter oorzaak van bloot verzuim of onwetendheid een contract te niet gedaan wordt, om dat een hooger belang zulks medebrengt, is dat voor den verzekerde reeds hard genoeg, en er bestaat geene reden om die hardheid met eene *poena* te verzwaren, zie ook L. 42 D. *de poenis*.

Art. 637. Voor rekening van den verzekeraar zijn alle verliezen en schaden, die aan de verzekerde voorwerpen overkomen door storm, onweder, schipbreuk, stranding, het overzeilen, aanzeilen, aanvaren, of aandrijven, gedwongene verandering van koers, van de reis of van het schip, door het werpen van goederen, door brand, geweld, overstrooming, neming, kapers, roovers, aanhouding op last van hooger hand, verklaring van oorlog, represailles; alle schade veroorzaakt door nalatigheid, verzuim of schelmerij van den schipper of de scheepsgezellen, en, in het algemeen, door alle van buiten aankomende

onheilen, hoe ook genaamd, ten zij, door de bepaling der wet, of door beding bij de polis, de verzekeraar van het loopen van eenige dezer gevaren ware vrijgesteld.

Art. 638. Bij verzekering van het schip, houdt de verpligting van den verzekeraar op door alle willekeurige verandering van koers, of van de reis, en bij verzekering op vrachtpenningen, door alle willekeurige verandering van koers, van de reis of verwisseling van het schip, in beide gevallen door den schipper uit zich zelven of op last der eigenaars van het schip gedaan; ten zij, ten aanzien van den schipper, die zulks uit zich zelven heeft gedaan, het tegendeel uitdrukkelijk bij de polis ware bedongen.

Bij eene verzekering op goederen geldt hetzelfde, indien de willekeurige verandering van koers, reis of schip heeft plaats gehad op last, of met uitdrukkelijke of met stilzwijgende toestemming van den verzekerde.

De reis wordt gerekend veranderd te zijn, zoodra de schipper dezelve naar eene andere bestemming, dan waarvoor verzekerd is, heeft aangevangen.

Art. 639. De willekeurige verandering van koers bestaat niet in eene geringe afwijking, maar alleen indien de schipper, buiten erkende noodzakelijkheid of nuttigheid, en zonder voldoende aanleiding in het belang van het schip en de lading, eene haven, buiten den koers gelegen, aandoet; of eene andere streek volgt, dan waartoe hij verpligt was.

In geval van verschil hieromtrent beslist de regter, na verhoor van deskundigen.

Art. 640. In eene verzekering op het schip en de vrachtpenningen, is de verzekeraar ongehouden de schade te betalen, door de schelmerij van den schipper veroorzaakt, ten zij anders bij de polis ware bedongen.

Dat beding is ongeoorloofd, indien de schipper de eenige eigenaar van het schip is, of voor zoo verre hij daarin aandeel heeft.

Art. 641. In eene verzekering op goederen, toebehoorende aan de eigenaars van het schip, waarin dezelve geladen zijn, zijn de verzekeraars mede niet aansprakelijk voor de schelmerij van den schipper, of voor de verliezen of schaden, welke door zijne willekeurige verandering van koers, van de reis of

van het schip veroorzaakt worden, al ware zulks buiten schuld of voorkennis van den verzekerde gedaan, ten zij anders bij de polis ware bedongen.

Art. 637—641. Een groot gedeelte van de opsomming in art. 637, doch niet alles, is uit art. 350 van den *Code de Commerce* meest woordelijk overgenomen. Ingevoegd is onder anderen het woord *overstrooming*, het welk van stortzeeën over het schip, doch evenzeer van instroomend water bij lekkaadje, kan worden verstaan. In den *Code* is het navolging van de Ordonnantie, en in deze denkelijk navolging van de Polissen, welke zeer woordenrijk plegen te zijn, en dan eveneens met eene *generalis olausula* te besluiten. In Engeland is de bewoording gemeenlijk (volgens MARSHALL, I. bl. 209): „adventures and „perils of the seas, men of war, fire, enemies, „pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart „and counter-mart, surprisals, takings at sea, arrests, „restraints and detainments of all kings, princes, „and people, of what nation, condition, or quality „soever; barratry of the master and mariners; and „of all other perils, losses and misfortunes, that „have or shall come to the hurt, detriment, or da„mage, of the said goods and merchandises, and „ship etc. or any part thereof...." welke hoe ruim en omvattende, echter, gelijk de ondervinding leerde, niet altijd voor den verzekerde toereikende bevonden

werd, omdat men, ten onregte, de algemeene clausule op het einde niet in aanmerking wilde nemen. Van dien aard was het in den grond schieten uit misverstand, en het bederf van de lading omdat men de bestemmingshaven gesloten vond. Tegen dergelijke chicanen behoort de verzekerde in ons art. 637 bescherming te vinden. Verder is van groot belang de invoeging, (welke de Fransche wet niet heeft), van de schelmerij van den schipper, welke hier als regel, behoudens de uitzonderingen in art. 640 en 641, wordt voorgedragen, waar over wij straks handelen zullen.

De hoofdzaak is dat de verzekeraar elk zeegevaar, dat toeval of casus heeten kan, althans ten aanzien van den verzekerde heeten kan, voor zijne rekening neemt.

Door storm, onweder. Bij totaal verlies kan deze soort van risico weinig zwarigheid maken, maar bij gedeeltelijke schade kon het iemand invallen om te vragen, of, daar op eene reis van langeren duur noodwendig storm, althans zwaar weder voorkomen moet, zoo iets niet tot het gewone behoort, en alzoo, evenmin als de slijtaadje, den assuradeur moet bezwaren. Doch wij hebben reeds gezien, dat voor het aftrekken van de slijtaadje anders gezorgd is, zoo dat het verlies van eenige steng, spriet, ra of kabel, wel degelijk als buitengewone schade is aan te merken, welke de assuradeurs vergoeden moeten.

Het tegendeel wordt wel geleerd door VALIN, op

art. 29 h. t. en volgens hem door EMÉRIGON, en door POTHIER, doch met eene onderscheiding, welke in de praktijk niet dan groote moeijelijkheid hebben kan, en met de bekentenis, dat men toch in de geregtshoven niet zoo oordeelde. Zijne onderscheiding is deze: door het slepen over de rotsen, zegt hij, breekt een kabeltouw en gaat een anker verloren, dat is geene *fortune de mer*, maar een dienstgevolg, staat gelijk met slijtaadje, en behoort onder de uitdrukking der wet *vice propre de la chose;* de assuradeur behoeft dus dat anker niet te vergoeden, verg. *Code*, art. 352. Hetzelfde beweert hij, wanneer aan de werking van den stroom, of aan het slingeren van het schip als middellijke oorzaak het verlies moet worden toegeschreven; daar en tegen wanneer geweldige rukwinden, of eene hooge zee, den schipper noodzaken om een kabel te slippen, is dat iets anders. Men gevoelt hoe lastig die onderscheiding van gewoon en buitengewoon in vele gevallen wezen kan; ook ontveinst de Commentator van de Ordonnantie niet, dat hij de arresten van het Parlement te Aix, en van dat te Marseille, tegen zich heeft. Bij ons acht ik dat door de bewoording: *alle van buiten komende onheilen*, tegen dergelijke calumniën is gezorgd.

Tot de zeegevaren behoort nog: *a.* op rivieren en binnenwateren, *b.* drijfijs, *c.* en zeker *quantum* landgevaar.

Schipbreuk, *stranding*, zijn zeer verschillende ca-

sus, verg. artt. 663 en 664. *Handelingen der Apostelen*, XXVII: 17, 40.

Stranding naauwkeurig te bepalen is dikwijls noodzakelijk. Wanneer de assuradeur krachtens de wet, of naar inhoud eener gewone Polis, voor alle zeegevaar opkomen moet, doet het er zeker weinig toe, maar het kan er toe doen, uit hoofde van uitzonderende bedingen; met name van het beding: *vrij van beschadigdheid buiten stranding*, verg. art. 646, eene clausule vooral in de Engelsche Polissen gebruikelijk; „warranted free from average, unless ge„neral, or the ship be stranded" (MARSHALL, I. p. 216). Heeft er nu stranding plaats, zoo moet het gedeeltelijke verlies, groot of gering, ten volle worden vergoed; weshalve de assuradeurs dan ook zeer genegen zijn om te beweren, dat de *casus* geene stranding is, dat het schip maar gestooten heeft, of maar droog gelegen heeft, en niet aan den grond gezeten. Uitvoerig is hier over MENNO-PÖHLS, § 598. (*Ass.* I. p. 252). Dezelfde schrijver spreekt ook nog van het *stooten*, het geen somtijds maakt dat de lekkaadje vergoed wordt, met welke anders de assuradeur niet te doen hebben wil. In hoe verre voor stranding kan doorgaan verg. MARSHALL, I. p. 231 f. en 225.

Het overzeilen. enz. De Fransche text heeft: toevallige aanzeiling: *abordage fortuit.* Te regt is die beperking weggelaten, want ook voor den moedwil en de onvoorzigtigheid van anderen moet de verze-

kerde gewaarborgd wezen; daarenboven al is het des schippers eigen schuld of nalatigheid, zoo komt zulks nog ten laste van de assurantie, uit hoofde van het volgende: *alle schade veroorzaakt* enz. In Frankrijk en in Engeland is dat zeker anders, MARSHALL, I. bl. 495.

Gedwongene verandering van koers enz. Verg. in het volgende art. *willekeurige verandering* enz. Gedwongene verandering hier bedoeld is onder anderen, wanneer men om den vijand te ontwijken, of om uit het ijs te blijven, of om eene noodhaven te bereiken, van streek veranderen moet, verg. art 639. Voorts behooren hier toe de ziekten van het scheepsvolk, muiterij van hetzelve, en het bijstaan van een schip in nood: wanneer zoodanige oorzaak den schipper noopt om van koers of zelfs van reis te veranderen, benadeelt zulks niet alleen de assurantie niet, maar zelfs de schade daar door veroorzaakt moet door den assuradeur worden vergoed. Van groot belang is het veranderen van schip: doch het betreft alleen de goederen; geschiedt die verandering uit nood, zoo blijft de verzekering op de goederen voortloopen. Daarentegen, wanneer een verzekerd schip afgekeurd wordt, neemt de assurantie daar mede een einde, en gaat niet over op een ander waar mede de reis wordt voortgezet. Wanneer b. v. schip en lading in eens verzekerd waren, en het schip onder weg door noodweer onbruikbaar geworden was, zoodat de verzekerde een ander kocht,

waarmede hij dan zijne goederen verder vervoerde: dat nieuwe schip zoude onder de verzekering niet begrepen zijn. Bij goederen, als *quantums*, is het eene gewone zaak, dat de assurantie van de eene lading op de andere overgaat, of liever, in weerwil van het veranderde voorwerp blijft voortduren; maar bij een schip, als *certum corpus*, gaat dat niet aan.

Overigens is het niet ongewoon, dat door eene clausule in de Polis, ook de ongedwongen veranderingen ten laste van den verzekeraar gebragt worden. Al voor lang heette het: „dat het schip mag „zeilen voor en achterwaarts, ter regter en ter linker „zijde, in alle rigtingen; dat de schipper alle zulke „havenen mag aandoen als het hem gelieven zal; „dat de goederen verladen mogen worden op an„dere, grootere of kleinere schepen, *uit nood of met* „*wil*." Zoo reeds in 1523, in het statuut van het Handelscollegie te Florence, bij TARGA, zie ook de formulieren in de Ordonnantie van Koning FILIPS, en LANGENBECK, bl. 376 volg. Zoodanige clausule is ook nu niet verboden, zelfs niet wanneer de schipper het beding maakte als reeder, voor zich, volgens art. 640 en om dat het geen *dolus* is: ook strijdt hier niet tegen art. 638 pr. f.

Door het werpen van goederen, en wat daar mede gelijk staat: kerven, strangen en prangen, het welk alles onder de groote avarij behoort, dewelke de assuradeur in de eerste plaats ten zijnen laste krijgt. Waar mede evenwel niet gezegd is, dat ander wer-

pen niet zoude worden vergoed, b. v. om het geworpene den vijand niet te gunnen: onder het werpen behoort dat technisch wel niet, maar toch onder de algemeene rubriek van zeeschade, zie MARSHALL, I. p. 213.

Door brand. Het geen op allerlei wijzen voorkomen kan, b. v. uit heldenmoed van den schipper, om niet in de handen van den vijand te vallen; waar tegen de assuradeurs dan niet zeggen mogen, dat het niet noodig was; dat bij het opbrengen nog de kans bleef om vrij gegeven te worden, enz. althans volgens de Engelsche praktijk, en het oordeel van EMÉRIGON, zie ook VALIN, II. p. 75; schoon MENNO-PÖHLS daar bij onderscheidingen wil gemaakt hebben, § 602, bl. 274. De neutrale schipper, zegt hij, mag dat niet doen, maar wel die zich van den vijand zijner natie benaauwd vindt. Bij ons zoude zich ook in het eerste geval de verzekerde daar mede kunnen behelpen, dat indien de moedige schipper al kwalijk gehandeld had, het toch maar *culpa* en geen *dolus* zoude wezen; dat de assuradeurs voor de *culpa* van den schipper, volgens onze wet, aansprakelijk zijn, volgens art. 640 en 637. Hier mede is tevens in zekere mate de onzekerheid weggenomen, welke het geval te weeg brengt van brand aan boord uit onbekende oorzaak. Het is, gelijk wij weten, eene oude strijdvraag, wanneer een huis in brand geraakt is, of de bewijslast den huurder dan wel den verhuurder

bezwaren moet, waar bij wel de L. 10, § 4. D. *locati* de meest bruikbare text te achten is. Die vraag zoude ook hier kunnen voor komen, te weten, wanneer de nalatigheid van het bootsvolk den assuradeur niet treffen moet; doch bij ons treft hem dezelve, ten ware het tegendeel mogt zijn bedongen. Is dat het geval, zoo behoeft evenwel de verzekerde niet te bewijzen, dat de casus onschuldig was.

Het beding, van welks vervulling zijne aanspraak afhangt, is vervuld, en de exceptive hoedanigheid van dat beding, de *culpa*, moet door den excipient worden waargemaakt, verg. art. 648 f. en 294.

Geweld, is ingelascht, en kan ook wel eenige toepassing vinden. Wanneer b. v. een schip aangehouden wordt, en met geweld van zijne manschappen beroofd: of wanneer het belet wordt binnen te loopen; daaruit kan schade ontstaan, welke als dan door de assurantie te vergoeden valt.

Neming, *kapers*, *rovers*. Van vrienden of vijanden. Van de eersten, dat zijn de mogendheden waar mede wij in vrede en vriendschap leven, zegt VAN DER KEESSEL, dat hunne vriendschap *hodie* weinig te vertrouwen is: doch ik vind, dat men reeds in de zeventiende eeuw zich tegen het molest zijner vrienden verzekeren liet. Over het geen bij het nemen en aanhouden verder voor komt, en de uitzonderende clausule daar tegen, wordt nog afzonderlijk gehandeld, hieronder art. 647 volg.

Verklaring van oorlog kan maken dat men terug-

keren moet, of elders binnenloopen, zonder de plaats der bestemming te bereiken.

Represailles. Wanneer juist geen oorlog bestaat tusschen twee magten, maar de eene der andere schepen aanhoudt, als zekerheid voor de herstelling van het onregt haar aangedaan.

Door nalatigheid, verzuim of schelmerij van den schipper of de scheepsgezellen. Dit punt is hier geregeld geheel anders dan bij de vorige wetgeving, verg. *Code*, art. 353, daarentegen met ons vroegere, schoon juist niet met het oudere regt overeenkomstig; zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 745. Men is daar toe niet in eens gekomen, even gelijk men er niet in eens toe gekomen is om verzekering voor de volle waarde toe te staan: doch de uitbreiding van den handel en van het assurantiewezen bragt allengs te weeg, dat ook voor deze soort van de risico verzekering verlangt en verkregen werd; evenwel niet *tacite ex lege*, maar ten gevolge van een uitdrukkelijk beding. In Frankrijk is men hier bij blijven staan, doch de onzen gingen verder.

Wat men tegen zulke verzekering had, en nog heeft, is ligt te bevroeden. De reeders hebben zelve den schipper gekozen en aangesteld, en zijn voor zijne handelingen aansprakelijk; dit leidde tot de valsche gevolgtrekking dat, gelijk zij den assuradeurs niet de nadeelige gevolgen hunner eigene daden aanrekenen kunnen, art. 276, zoo kunnen zij hen ook uit de ongeoorloofde daden van den schip-

per niet aanspreken, welke als het ware hunne daden zijn, in zoo verre zij voorzigtiger in hunne keuze hadden moeten wezen. Zoo redeneert nog MENNO-PÖHLS, § 613. p. 309. Hiertegen echter kan men met grond aanvoeren, dat een reeder bij alle vlijt en voorzorg toch zich in den gekozen schipper vergissen kan, en dat een schipper tot hier toe als bekwaam en eerlijk bekend, naderhand wel anders worden kan. Voorts dat des schippers roekeloosheid of hebzucht het schip in allerlei gevaren brengen kan, door het niet achten van de wetten van eenig land, of van het volkenregt: wanneer hij sluiken wil, of eene blokkade overtreedt, zich niet goedwillig visiteren laat, en wat dies meer zij. Wilde de reeder al te omzigtig wezen in zijne keus, hij zoude geen schipper vinden die hem paste; men moet de de menschen nemen zoo als zij zijn ἐν πλατεῖ: volgens *L.* 18. pr. *D. de aedil. ed.* Wanneer het dus onmogelijk is om zoodanige keus met zekerheid te doen, waarom zoude men zich tegen het mogelijke nadeel van des schippers wangedrag niet mogen verzekeren, even als tegen de onregtvaardigheden of bekommeringen van prinsen en potentaten? Het is toch altijd eene aanhouding, of eene neming, of een zeegevaar, waar door de schade ontstaat, schoon dat gevaar zijnen bijzonderen grond heeft in daden van den schipper.

Overigens hebben wij nog te onderzoeken, wat onder de hier besproken *schelmerij* gemeenlijk wordt

verstaan. In de Middellandsche zee, in Frankrijk en in Engeland gebruikt men daar voor het middeneeuwsche woord *baratteria*, dat eigenlijk *ruilen*, doch, *in malem partem*, kwanzelen of knoeijen beteekent; *chi baratta s'imbratta* is een oud spreekwoord. Maar deze *baratteria* bevat in Engeland alleen *dolus*, in Frankrijk tevens *culpa*, zie *Code de Commerce*, art. 353. Bij ons zeide men van ouds *schelmerij*, dat veel duidelijker is, waartoe dan *imperitia* en *negligentia* niet behooren, die ook in art. 637 afzonderlijk genoemd staan.

Betreft het nu de verzekering van een schip, zoo vergoedt de verzekeraar de schelmerij niet, volgens art. 640, of het moest uitdrukkelijk bedongen zijn; de *culpa* vergoedt hij wel, art. 637: van waar deze onderscheiding? Daar van laat zich goede reden geven. Wanneer nalatigheid en verzuim niet ten laste van den assuradeur kwamen, zoo zoude hij schier bij iedere assurantie gelegenheid hebben om des verzekerde aanspraak te betwisten, en om te beweren, dat de schipper toch nog anders en beter had kunnen doen dan hij gedaan had, te meer daar alhier de nalatigheid van de scheepsgezellen op eene lijn staat met die van den schipper; wanneer b. v. een schip was weggenomen of beroofd, kon de assuradeur wel zeggen, dat zich de matrozen niet zoo dapper geweerd hadden als zij behoorden, en dergelijken, waar mede een ruim veld voor chicane zou geopend wezen, en het genot van de assurantie onzeker worden.

Schelmerij, ja *dolus* in het algemeen is geheel iets anders: die laat zich niet zoo ligt voorwenden. Daarom mogten ook eertijds in Holland, toen verzekering voor de schelmerij van den schipper, ten behoeve van de reeders, verboden was, die reeders zich wel laten verzekeren tegen de *culpa*, zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 745 en 746. Onze wet gaat nu een stap verder; een reeder *mag* zich, schoon het niet van zelf spreekt, ook voor de *schelmerij* verzekering bedingen; voor de *culpa* is hij *ipso jure* verzekerd, zelfs wanneer de schipper medereeder is. De schipper natuurlijk mag dat niet, (volgens L. 23. D. *de reg. juris*) voor zijn aandeel; art. 640 f.

Betreft het de verzekering der lading, zoo heeft, behoudens de natuurlijke uitzondering in art. 641, deze *ipso jure* plaats, dat is, zonder uitdrukkelijke vermelding in de Polis, zoo wel voor den *dolus* als voor de *culpa*. Eertijds mogt men zich daar tegen laten verzekeren, schoon het niet van zelf sprak, omdat *dolus* en *culpa* van eenen medecontractant geen toeval is, en geen zeegevaar heeten kan, en dewijl het meestal geschiedde, heeft de wet zulks als regel opgenomen. Vergelijkt men nu deze bepaling met de vorige, zoo is het onderscheid, dat de lading ook tegen de schelmerij *ipso jure* verzekerd is, en het schip alleen *ex conventione*. De reden is, dat de reeders den schipper gekozen hebben, en hem hun schip toevertrouwd op den duur; de bevrachters kiezen den schipper niet, en zijn niet zelden in de nood-

zakelijkheid om de eerste scheepsgelegenheid, welke zich op doet, te aanvaarden: zoo dat de onzekerheid, en in zoo verre de risico, voor hen veel grooter is, en het is natuurlijk dat zij daar tegen vroegtijdig eenen waarborg zochten. Het is ook wel van belang dat de reeders zorgvuldig willen wezen in de keus van hunne schippers; dat aan onbekwame of roekelooze lieden geene kostbare bezittingen en menschenlevens worden toebetrouwd; kwamen nu de gevolgen dier onbekwaamheid of roekeloosheid zoo maar van zelf ten laste van den assuradeur, de reeders zouden er zich weinig om bekommeren.

Zoo als wij reeds hebben opgemerkt, *de scheepsgezellen* staan op dezelfde lijn, in art. 637; maar (hier op valt bijzonder te letten), niet evenzeer in art. 640; het gevolg is, dat de reeders, zoo goed als de inladers, tegen de schelmerij van de scheepsgezellen *ipso jure* verzekerd zijn, evenzeer als tegen hunne tekortkomingen. Op deze onderscheiding maakte reeds BIJNKERSHOEK opmerkzaam, t. a. pl. p. 553, te weten, in den zin van het toenmalige regt: tegen de schelmerij van den schipper, zegt hij, mag zich geen reeder laten verzekeren, wel tegen de schelmerijen van het bootsvolk, om reden dat de reeders wel den schipper, maar niet de matrozen hebben gekozen en aangesteld; zie ook MENNO-PÖHLS redenering, § 613 bl. 309 en 312.

Maar welk wangedrag van de scheepsgezellen is hier bedoeld? Door dienstweigering, door muiterij,

door moedwillige verlating van het schip, zelfs uit verkeerde bevreesdheid (zoo als vermeld wordt bij BIJNKERSHOEK), ook wel door lafhartigheid, kunnen zij en schip en lading in gevaar en in schade brengen: over zoodanige valt ook geen twijfel. Eene andere vraag is van het gewone, van *furtum* en *damnum injuria datum* aan de lading; wanneer b. v. de matrozen van de brandewijn gezopen hebben. In Engeland heerscht in de geregtshoven de leer, dat diefstal door de matrozen gepleegd, door den assuradeur niet wordt vergoed, „quia furtum non est casus fortuitus," en om dat het niet behoort onder *barateric*, dewelke, volgens hunne leer, noodwendig is een vergrijp jegens den reeder, MARSHALL, I. p. 236 en 338, en II. p. 527. Bij ons kan het geen twijfel lijden, om dat wij met dat kunstwoord niet te doen hebben, en aan de schelmerij, in zoodanig geval, wel niemand twijfelen zal. Het is wel waar, dat en de schipper en de reeders kunnen worden aangesproken; doch de geassureerde bevrachter zal zijne actiën tegen dezelven aan den assuradeur moeten overdragen.

Nog eene andere vraag is van de *culpa of dolus* van de loodsen. Bij BARELS, I. Adv. 13, wordt geadviseerd, dat dit niet begrepen is onder de rubriek van zeegevaar, om dat het is menschendaad; waar uit dan nog niet volgt dat de assuradeur zulke schade niet betalen moet, in het daar gestelde geval moest hij betalen. Zoo leeren ook, op andere gronden,

EMÉRIGON, I. bl. 403 en DELVINCOURT, p. 216 n°. 2. Bij ons is het nu in het algemeen niet moeijelijk om dit den assuradeur te huis te brengen, want onze wet spreekt niet eens van zeegevaar (hetgeen de Fransche text van art. 350 *Code de Commerce* wel doet), zeggende veeleer met alomvattende woorden: „alle van „buiten aankomende onheilen, hoe ook genaamd," waarmede vooral uitgesloten is de Engelsche bekrompenheid om te onderscheiden: *perils of the sea*, en *perils on the sea*. Wijders komt zelfs het wangedrag van de matrozen, beide bij schip en lading, ten laste van den verzekeraar *ipso jure*, zoo veel te meer behoort zulks waar te zijn van de misdragingen van loodsen, die men als beambte personen wel voor bekwaam houden moet, en ze aan boord nemen zoo als zij zich voor doen. Doch hier mede is de zaak niet afgedaan. Wanneer eens de assuradeur, omgekeerd als bij BARELS, bedongen had om alleen voor *zeeschaden* te willen opkomen, en voor niets anders, en de loodsen door roekeloosheid of onbekwaamheid het schip hadden laten vergaan, zoude de verzekeraar dan aansprakelijk wezen? Inderdaad zoude den verzekerde bij ons het advies van BARELS zeer in den weg zijn, onder anderen om dat het bij VAN DER KEESSEL overgenomen is, zie *Thes.* 742. Met hetzelve stemt ook overeen het geen MENNO-PÖHLS zegt, bl. 251, § 597: „im engern „Sinne, der z. B. in der Clausel: *blosz für Seege-* „*fahr* der herrschende ist, bezeichnet das wort *See-*

„*gefahr* nur die Möglichkeit eines Schadens durch „die Gewalt *des Meeres*, *der Winde und des Wet-* „*ters*." Naderhand evenwel vinden wij, dat deze zelfde MENNO-PÖHLS de aanzeiling, ook de niet toevallige, onder de rubriek zeegevaar opneemt, in § 598, en wel zeegevaar in den engeren zin; zoo doet ook de anders bekrompen Engelsche praktijk, MARSHALL II. p. 495. Daar bij heeft intusschen ook menschendaad plaats, en wanneer men op de naaste oorzaak ziet, is het ongetwijfeld zeeschade wanneer de loods zijn pligt niet gedaan heeft, en het schip daar door geleden heeft. Overigens zal het er in regten zeer op aankomen hoe onze assuradeurs gewoon zijn assurantie bepaaldelijk voor zeeschade te verstaan.

Ten slotte willen wij nog vragen, wat van passagiers? Ook dezen zouden schade kunnen doen. Voor zoo veel het *receptum* betreft, zijn schipper en reeders voor hunne handelingen verantwoordelijk; verg. L. 1. f. L. 7. D. *Nautae*, *caupones*.

Dit *receptum* onderstelt niet dat de schipper in *culpa* is, het is daarom aan geen twijfel onderhevig dat zoodanige schade kan verzekerd worden; evenwel of zich dit naar ons assurantieregt van zelf verstaat, en onder welke bewoording van art. 637 deze *species* te brengen zij, is eene andere vraag. De Fransche wet is hier buigzamer dan de onze; want eene *fortune de mer* kan het nog even heeten, wanneer staande de reis aan het goed schade of vermindering komt; „van buiten aankomend onheil" niet wel. Men

beroepe zich derhalve bij ons op het *argumentum a fortiori*, dat zelfs het vergrijp van de matrozen, die men gekozen (art. 343), althans in zijn dienst genomen heeft als *casus* behandeld wordt, het is toch veeleer *casus* wanneer de passagiers schade doen, die men niet heeft uitgekozen, L. 6. § 3. L. 7. D. *Nautae, caup.* zie ook EMÉRIGON I. p. 381. MENNO-PÖHLS, § 614 f.

Onder de evengenoemde „van buiten aankomende „onheilen" kan zeer goed begrepen worden een *casus* eenmaal aan een Engelsch schip overkomen, zie MARSHALL II. p. 493, dat men zeide door de wormen, waar van in de verzengde luchtstreek sommige rivieren wemelen, verteerd te zijn. Het oordeel van de Engelsche regters was, dat deze schade den assuradeur niet betrof, dat het geen zeegevaar was, volgens de gangbare bekrompenheid aldaar. Dit zegt ook art. 544 van het ontwerp van 1809; zie daar tegen ons art. 249. Het zelfde oordeelde men van de rotten, die veelal in de schepen huizen, waar bij niet alleen de lading maar ook het schip gemeend is; MARSHALL l. c.: „the ship was destroyed by rats;" en JACOBSON zegt, wanneer die dieren geen water hebben, zoo vreten zij zich door het schip heen, en brengen het in gevaar. Dit is nu eer een onheil van binnen dan van buiten aankomende, en schijnt mij daarenboven te wezen een *vice propre de la chose:* eene *qualitas rei,* waar van men het schip niet zoo ligt bevrijden

kan, zie art. 249, dat derhalve den verzekeraar niet treft.

Dus verre de voornaamste zeerampen onder de assurantie *ipso jure* begrepen beschouwd hebbende, gaan wij over tot hetgeen, bij tegenstelling, van dezelve *ipso jure* en zonder beding, is uitgenomen.

Willekeurige verandering van enz. Wat dat is zegt de wet; ons blijft alleen te vragen, in hoe verre zoo iets de assurantie bederft. Bij deze vraag doen wij opmerken de uitdrukking in art. 638 (welke de Fransche wet niet heeft): „houdt de verpligting van „den verzekeraar op," welke twee dingen bevat. 1°. Dat tot hiertoe geleden schade door den verzekeraar moet worden vergoed. Het contract wordt niet vernietigd, *ex tunc*, maar verliest alleen zijne werking *ex nunc*. De erkenning van dit beginsel ziet men in een gewijsde van den Hoogen Raad bij BIJNKERSHOEK IV. C. 10. bl. 605. 2°. Dat voortaan de assuradeur van alle vergoeding ontheven is, de schade moge een gevolg der afwijking zijn al of niet: deze bederft van nu aan de geheele verzekering. In denzelfden zin zegt de Ordonnantie: „les Assureurs seront déchargés des risques." Ook zal het er niet op aankomen, of de schade staande de afwijking is voorgevallen, of eerst nadat de schipper den regten weg weder had ingeslagen, gelijk in de zaak bij BIJNKERSHOEK mede erkend wordt. Het heet nu jegens den geassureerde: „post hoc ergo propter hoc," gij zijt van den weg afgeweken, de schade is uwe schuld.

Men ziet voorts dat de willekeurige afwijking des schippers veelal als *baraterie* behandeld wordt, en met de schelmerij gelijk gesteld. Wanneer het verzekerde aan de reeders behoort, is die afwijking evenmin als de schelmerij ten laste van den assuradeur, doch kan bij bijzonder beding ten zijnen laste gebragt worden. Daarentegen is door willekeurige afwijking altijd zoodanig beding volstrekt noodzakelijk, zie art. 638 eerste lid f. want onder de uitdrukking van *schelmerij* is de willekeurige verandering niet begrepen: *neque naturaliter neque civiliter*, verg. art. 641; het kan zeer wel *culpa* zijn, doch eene *culpa* waar mede de assuradeur niet te doen wil hebben, ten zij hij daar bijzonder voor betaald worde.

In het algemeen evenwel geschiedt hier niets anders dan de toepassing van het beginsel in art. 276, dat de verzekeraar geene schade behoeft te vergoeden, door *toedoen* van den verzekerde aangekomen: want zoo ruim moet de uitdrukking aldaar, van *eigen schuld*, worden opgevat, verg. *Code de Commerce*, art. 351. Het uit den weg varen, zonder noodzaak, heeft invloed op de berekening van den aard en de maat van het gevaar, is alzoo strijdig met het contract, verg. art. 251. Men kan zich ook niet voor zijne eigene handelingen laten verzekeren, dat is geene risico. Maar wat wanneer, gelijk van ouds gebruikelijk was, en te voren is vermeld, in de Polis staat; „dat de schipper zal mogen varen voor- en

„achterwaarts, ter regter en ter linker; en naar „alle coursen of schalen, dat hij al zulke havenen „mag aandoen als het hem gelieven zal, *uit nood „of met wil*?" Verg. de Polis van N. v. E. in de Ordonnantie van Koning FILIPS, en de Hamburgsche Polis in de Hamburgsche verordening, in het woord: *Verseglung*. De zin is, dat de verzekeraar wel de reis, maar niet den koers heeft willen bepalen, dat deze aan het goedvinden van den verzekerde is overgelaten; en dat zulk een beding bestaanbaar is kan geen twijfel lijden. In Engeland staat het in de nieuwste Polissen (zie de formulieren bij MARSHALL), dat het geoorloofd zal zijn voor het voorzegde schip: „to sail to.... and touch and stay at any ports „or places whatsoever." Hetgeen als nu zoo ruim wordt opgevat, dat in zoodanige havens ook geladen, gelost, ja zelfs koophandel gedreven worden mag, zie MARSHALL I. p. 181. Evenwel moet de verzekerde de ruimte van het beding niet misbruiken: zij geeft den schipper geen regt om te zwerven; de afwijkingen moeten blijven ondergeschikt aan de bedoelde reis en aan de bedingen daar van; wanneer b. v. een schip onder convooi zeilen moet, mag het geene afwijkingen begaan, waar door het buiten convooi geraakt; men mag zelfs, zoude ik meenen, niet geheel en al uit den weg varen, maar moet na de afwijkingen den gewonen koers hervatten. Het kan toch de bedoeling van de assuradeurs niet wezen, dat een schip naar Batavia verzekerd, de

straat in zal mogen zeilen, om havens van de Middellandsche zee aan te doen (zie MARSHALL, p. 187).

De woorden op het eind van art. 638: *zoo dra de schipper* enz., zijn niet zonder beduidenis. Wanneer de schipper een tijd lang daar henen vaart waar hij wezen moet, en vervolgens om elders te komen eenen anderen weg inslaat, voorts ter bestemder plaatse niet komt, is dadelijk bij het veranderen van koers de reis veranderd, en de assurantie bedorven, de clausule van links en regts te mogen zeilen kan daar tegen niet baten, want die geeft geen regt om de reis te veranderen. Het zal intusschen hier bij zeer aankomen op de orders die den schipper gegeven zijn, om te weten of hij eene bloote afwijking maakte, dan of hij de reis veranderde. Tevens zien wij hoe belangrijk het is dat in art. 358 n°. 6 bevolen is in het scheepsjournaal de koersen te boeken. Aan den anderen kant kan het gebeuren, dat de schipper juist vaart zoo als hij moest, maar op de hoogte b. v. van Pondichery, zijne bestemming, zijnde, daar niet binnen loopt, maar voor bij vaart, naar Macao. Komt hij nu naar Pondichery terug, en vaart van daar ordelijk naar Europa, doch met ongeval, zoo zal dat niet worden vergoed, want er heeft verandering van reis plaats gehad. Een voorbeeld van dezen aard en een advies in dezen zin is te vinden in de *Casus-Positiën* n°. 12, zie ook VAN DER KEESSEL, *Thes.* 753, schoon aldaar koers en reis vermengd worden, wat men mijden moet.

het schip geldt dezelfde redenering niet: het voorwerp houdt niet op te bestaan door vertraging: deze is derhalve niet zoo gewigtig, en kan met gewone *culpa* worden gelijk gesteld.

Uit het gezegde volgt, dat windverleggen, als *culpa* des schippers den verzekeraar van het schip *ipso jure* bezwaart, zonder beding. Er was dus geene reden om hier de goederen te noemen, maar wel om de vracht afzonderlijk te vermelden.

Art. 643. De verzekeraar is, in geval van verzekering van vloeibare waren, als: wijn, brandewijn, olie, honig, pek, teer, stroop of dergelijke, en van zout of suiker, niet gehouden tot vergoeding van eenige schade veroorzaakt door lekkaadje of smelting, ten zij uit stooten, schipbreuk, of stranden van het schip ontstaan, of doordien de verzekerde goederen in eene noodhaven zijn gelost en herladen.

Indien de oorzaken, of eene derzelve, bestaan, uit hoofde van welke de verzekeraar verpligt is de schade, door lekkaadje of smelting veroorzaakt, te betalen, moet daarvan zoo veel worden afgetrokken, als soortgelijke goederen, volgens oordeel van deskundigen, gewoonlijk verliezen.

Art. 644. Indien, in de gevallen, waarin de wet dit toelaat, verzekering is gedaan onder de algemeene benaming van goederen of koopmanschappen, of in welke zaken ook het belang van den verzekerde moge bestaan, en het gevaar is geloopen op voorwerpen, welke ligtelijk aan bederf of vermindering onderhevig zijn, is de verzekeraar niet gehouden tot zoodanig beloop in de schade daaruit ontstaande, als hetwelk, volgens de bestaande gebruiken, op de plaats der verzekering, niet door de verzekeraars gedragen wordt. Bij verschil, zal zulks door den regter, na verhoor van deskundigen, worden bepaald.

Wanneer er onder de voorschrevene goederen zoodanige waren, die, ter plaatse alwaar de verzekering is gedaan, gewoonlijk niet anders verzekerd worden, dan vrij van beschadiging, lekkaadje of smelting, is de verzekeraar van die schade geheel bevrijd.

Art. 645. Indien de goederen van de soort, in het voorgaande artikel gemeld, in de polis met derzelver namen zijn uitgedrukt, zonder eenig bijzonder beding, is de verzekeraar niet aansprakelijk voor de avarij onder de drie ten honderd.

Art. 643—645; verg. art. 596. Deze artt. zijn zakelijk genomen uit onze stedelijke regten, aangewezen bij VAN DER KEESSEL, *Thes.* 720 en 721, waar mede slechts gedeeltelijk overeenstemmen de artt. 352 en 355 van den *Code de Commerce.* Zekere waren zijn uit haren aard aan bederf of aan vermindering onderhevig. Eene voorname *species* van zoodanige vermindering is de lekkaadje bij olie, wijn en brandewijn, en het smelten bij suiker en zout. Uit den aard der zaak is dit geene zeeschade, waar mede de assuradeur te doen heeft, maar het wordt zeeschade door eene bijkomende oorzaak van stooten of stranden, de noodwendige beweging van laden en lossen, uit nood; waar toe ook behoorde het smelten van de Nederlandsche suiker op de reede van Portsmouth door gedwongen oponthoud van vriendenwege in 1832. Evenwel ook als dan vergoedt de assuradeur niet ten volle, hij trekt af zekere percenten, voor de natuurlijke, niet casuele vermindering. Hoe vele die zijn zullen, moet, naar onze wet, het oordeel van deskundigen bepalen. Eigenlijk wordt dus de *zee*schade ten volle vergoed, mits evenwel die schade niet te gering zij: wanneer zij geene drie percent bedraagt, geschiedt er geene vergoeding hoegenaamd.

Verder komt het er, wat dit laatste betreft, nog op aan, of de bederfelijke goederen *in specie* genoemd zijn; alleen wanneer dat geschied is, is de maatstaf drie percent; heeft men daarentegen in de

Polis slechts genoemd *goederen of koopmanschappen*, in overeenstemming met art. 596, of wel, zoo als de formule gewoonlijk luidt: *bederfelijke en onbederfelijke goederen*, dan moet de schade wel 10% bedragen, eer dat er vergoeding te pas komt: verg. VAN DER KEESSEL, *Thes.* 720, en het wetboek van 1830, art. 561, als mede de tafel bij MENNO-PÖHLS achter het 1e. deel van de verzekering, kolom *Amsterdam*. Dewijl echter het percentental niet bij alle goederen en ook niet in alle havens hetzelfde is, maar verschillend naar de soort der gescheepte waren, waar bij het somtijds nog op de emballagie zal aankomen, heeft men die tien percent laatstelijk niet in de wet opgenomen, maar liever naar de plaatselijke gebruiken verwezen. Hetzelfde heeft men gedaan, opzigtelijk de goederen, die zoodanig aan breken en uitloopen, of wegsmelten onderhevig zijn, dat de assuradeurs met die schade in het geheel niet te doen willen hebben, gewoon zijnde zich daar bij van beschadiging en lekkaadje vrij te teekenen, verg. art. 646. Wanneer zij dat niet gedaan hebben, zullen zij zich nogtans op het gebruik van hunne stad kunnen beroepen, om vrij te zijn. Ook dit heeft MENNO-PÖHLS in de genoemde tabellen opgenomen.

Met het even te voren gezegde omtrent den grooteren maatstaf van 10 percent schijnt te strijden de uitdrukking in art. 644: *is de verzekeraar niet gehouden tot zoodanig beloop in de schade*, welke schijnt

te zeggen, dat de schade nimmer voluit vergoed wordt, al is zij nog zoo groot, maar dat er van de som tien percent zal worden afgetrokken. Doch wij moeten ons hier aan niet stooten. VAN DER KEESSEL en het wetboek van 1830 spreken niet zóó: en in allen gevalle wordt ook hier maar naar de gebruiken verwezen. Daarenboven brengt de geheele oeconomie der drie groote artikelen mede, dat men wel zóó verklaren moet, als zoo even is geschied. Men heeft nu maar te lezen, *niet gehouden in de schade, tot zoodanig beloop.*

Te weten, het stelsel van de wet omtrent dit onderwerp is dusdanig:

a. Wanneer de schade niet aanzienlijk is, geen 10% (of wat daar voor in de plaats gekomen is), of geen 3% bedraagt, of van die soort is waarmede zich de assuradeurs niet inlaten, geene vergoeding, artt. 644 en 645.

b. Wanneer de schade zoo aanzienlijk is, dat zij aan den assuradeur komt, zoo vergoedt hij toch maar de zeeschade, de buitengewone lekkaadje enz., niet de natuurlijke, en dus valt er altijd iets af te trekken, volgens het oordeel van deskundigen, art. 643.

c. Daarentegen worden de tien percent, of de drie percent, niet afgetrokken.

Was het anders, zoo konde iemand, die niet weet waaruit de hem gezondene lading bestaat (verg. *Code*, art. 337 al.), nimmer volle assurantie bekomen.

d. Hiermede is niet ontkend dat bij wijn, olie,

teer enz., in vele havens, zelfs van de volle vergoeding afgetrokken wordt, maar wij hebben in de plaats daar van ons art. 643.

Art. 646. Indien eene verzekering is gesloten met het beding *vrij van beschadigdheid*, om het even of daarbij al of niet is gevoegd *bij behoudene aankomst*, is de verzekeraar niet verantwoordelijk voor eenige schade, wanneer de verzekerde voorwerpen bedorven of beschadigd ter plaatse hunner bestemming zijn aangekomen.

Dezelfde bepaling is toepasselijk op het geval, wanneer de voorwerpen onder weg of in eene noodhaven, uit hoofde van beschadigdheid, of uit vrees dat zij zouden bederven, of andere goederen aansteken, zijn verkocht geworden.

Avarij-grosse, mitsgaders schade door werping, neming, roof of dergelijke, of door het vergaan van het schip veroorzaakt, worden niet te min, bij dat beding, door den verzekeraar gedragen.

Art. 646 betreft de veel gebruikte clausule: *franc d'avaries*, waar van de Fransche wet handelt, doch anders dan hier, in den *Code de Commerce*, art. 409.

Het artikel is slechts een aanhangsel van art. 644 f. De assuradeur kan zich op het gebruik beroepen, om te beweren dat de beschadiging hem niet aangaat; doch hij vertrouwt het gebruik niet zoo geheel, of weet dat het niet voorhanden is, en echter wil hij vrij wezen van beschadigdheid; hij schrijft het derhalve in de Polis, en nu wordt verder naar den aard der goederen niet gevraagd; er wordt ook niet gevraagd of de beschadigdheid of bedorvenheid eene zeeschade is, of niet; zelfs niet of de goederen geheel of ten deele bedorven zijn; alleen de avarijgros, wanneer b. v. tot gemeen behoud geworpen is, en wanneer de verzekerde goederen zelve geworpen zijn, maar niet vergoed worden, omdat er niet behouden is, en voorts alle *casus* die de aankomst verijdelen, komen ten laste van den verzekeraar. De zin is namelijk, dat de assuradeur slechts, dien *casus* op zich neemt, welke niets gemeen heeft met de bederfelijkheid der goederen, welke bij onbederfelijke goederen evenzeer verlies en schade aanbrengt. Eertijds meende men dit uit te drukken met de woorden: „vrij van beschadigdheid bij behouden arrivement," en inderdaad, wanneer het schip behouden aankomt, en de goederen niet behouden aankomen, zoo moet dat wel (indien zij er niet uit geroofd zijn), aan de goederen en derzelver bederfelijke natuur te wijten zijn; doch kan de uitdrukking: *bij behouden aankomst*, wel zóó verstaan worden, dat ook de goederen *qualiter qualiter* moe-

ten zijn aangekomen, en dat anders de assuradeur niet vrij wezen zal; hetgeen de bedoeling van partijen, blijkens het tweede lid van ons artikel, niet wezen kan; in zoo verre heeft de wetgever wel gedaan met die uitdrukking onbruikbaar te maken. Het is nu om het even of er dat bij gezegd is, of niet.

Te regt heeft de wetgever verder aan de werking der clausule de groote avarij onttrokken: van de groote avarij kan deze den assuradeur niet bevrijden, natuurlijk de meeste gevallen van: werpen, kerven, kosten van verblijf in eene noodhaven, rantsoenering, enz. (zie de lange lijst in art. 699), hebben met de bederfelijkheid der goederen niet te doen. In Frankrijk werd dit al voorlang anders begrepen, gelijk te zien is in gewijsden bij VALIN aangehaald, II. deel, bl. 114; de clausule, zeide men, bevrijdt den assuradeur van alle schade, welke geen regt geeft om te abandonneren, en zoo is het in den *Code* t. a. pl. overgegaan. Dat men daarmede aan het beding eene onnatuurlijke uitbreiding geeft, is uit het gezegde blijkbaar, ook hecht er VALIN zijn zegel niet aan; reeds TARGA en CASAREGIS hadden anders geleerd; zie voorts MENNO-PÖHLS, § 618, bl. 329.

Het gebeurt wel dat de lading *vi majori* verloren gaat, en evenwel het schip behouden binnen komt, b. v. wanneer een roover de lading er uit ligt, het schip varen laat.

In Engeland heeft de clausule eene bijvoeging:

unless general, or the ship be stranded, waar mede omtrent datgene is uitgedrukt, wat zich bij ons volgens het laatste gedeelte van dit artikel van zelf verstaat. Over de beteekenis van dat *stranden* hebben wij reeds gesproken; zie daarenboven de verhandeling van HEISE *und* CROPP, I. bl. 65.

Bij de uitgezonderde avarij-grosse, zoude men nog willen vragen: wanneer in het gemeen belang in eene noodhaven wordt binnengeloopen, en de daar geloste goederen, door lengte van tijd komen te bederven, is dan die schade ook avarij-gros, en bezwaart zij den assuradeur? Maar dit is te ontkennen, omdat onder de punten van art. 699 zoo iets niet voorkomt; omdat het gedeeltelijk toch is eene bederfelijkheid van de goederen, waar van zich de assuradeur eens vooral vrij geteekend heeft; en om dat het tegendeel eigenlijk bij ons artikel, tweede gedeelte, is beslist. De schade veroorzaakt door het inloopen in eene noodhaven in verband met de bederfelijkheid der goederen, moet den assuradeur niet bezwaren.

Art. 647. In eene verzekering onder het beding *vrij van molest*, is de verzekeraar bevrijd, zoodra het verzekerd voorwerp vergaat of bederft, door geweld, neming, kaperij, zeerooverij, aanhouding op last van hooger hand, verklaring van oorlog en represailles.

De verzekering vervalt, zoodra het verzekerde door het molest wordt opgehouden of van den koers gebragt.

Alles behoudens de verpligting van den verzekeraar, om de schade te voldoen, welke vóór het molest heeft plaats gehad.

Art. 648. Indien bij het beding van *vrij van molest*, door den verzekerde bedongen is, dat de verzekeraar, niettegenstaande de opbrenging, het gewone gevaar zoude blijven loopen, draagt de verzekeraar, zelfs na dit molest, alle gewone schaden, die aan het verzekerde overkomen tot dat het schip is opgebragt en het anker heeft laten vallen, met uitzondering echter van de zoodanige, welke ongetwijfeld uit het molest dadelijk voortspruiten.

Bijaldien de oorzaak van het vergaan twijfelachtig is, wordt vermoed dat het verzekerde door eene gewone ramp is vergaan, waarvoor de verzekeraar aansprakelijk is.

Art. 649. Indien een vrij van molest verzekerd schip of goed in eene haven ligt, en vóór deszelfs vertrek vijandig wordt bezet, of, indien hetzelve wordt aangehouden, wordt

zulks met opbrengen gelijk gesteld, en het gevaar houdt voor den verzekeraar op.

Art. 647—649 betreffen eene andere, in oorlogstijd gewone, clausule: *vrij van molest*, die natuurlijk elders even goed als bij ons voorkomt, waar omtrent men evenwel in de buitenlandsche verordeningen, en bij de meeste schrijvers geen narigt vindt. Alleen MENNO-PÖHLS is degene die er zich mede bezig houdt, t. a. pl., bl. 333; ook heeft de Hamburger verordening een artikel om te zeggen, dat „wanneer in oorlogstijd eene verzekering gesloten „wordt *alleen voor zeegevaar*, als dan de clausule „*vrij van aller Christenpotentaten overlast, confiscatie* „*en onkosten*, daaronder begrepen is." Bij genoemde schrijver evenwel is te zien, dat dáár de clausule geheel anders wordt opgevat, dan bij ons, althans in onze wetgeving. De werking is namelijk hier veel grooter.

1°. Bevrijdt zij den assuradeur niet enkel van oorlogsgevaar, maar ook in vredestijd van alle geweld, hetzij van vrienden of van vijanden, van mogendheden of van zeeroovers, regtvaardig of onregtvaardig.

2°. Het begin van eenig molest doet van dat oogenblik af de geheele verzekering ophouden. Volgens MENNO-PÖHLS wordt zij gedurende het molest slechts opgeschort, om bij het voortzetten der reis haren loop te hernemen. Deze neemt derhalve de

clausule als eene bloote uitzondering (*exceptio*); onze wetgever verstaat haar als eene voorwaarde (*conditio resolutoria ex nunc*), en als of zij luidde: *vrij door molest.* Voor beide opvattingen bestaan gronden, doch is wel de Hamburgsche leer natuurlijker en billijker te noemen.

3°. Kent daarentegen onze wet eene *contraria clausula*, waar mede de eerste tot hare natuurlijke grenzen teruggebragt, of althans getemperd worden kan; of wij het eerste, of het laatste zeggen moeten, zal straks volgen. De wetgever heeft hier al het mogelijke gedaan om den uitlegger onzeker te maken. Aan den eenen kant is de bedoeling van de onderstelde bewoordingen: *dat de verzekeraar het gewone gevaar zoude blijven loopen*, ondubbelzinnig: dat de eigenlijke zeeschade in allen gevalle door den assuradeur gedragen wordt, en dat derhalve het schip ontslagen zijnde, de assurantie voortloopt (nieuw molest alleen uitgezonderd), tot aan de aankomst in de bestemmingshaven. Daarentegen zegt onze text: *tot dat het schip is opgebragt;* dat kan nu niet heeten: „de „verzekeraar draagt de schade na de opbrenging ge„vallen, tot dat het schip is opgebragt," omdat de wetgever geen onzin zeggen mag; dus moeten wij het woord *opbrenging* maar verklaren door *aanhouding*, en de zin zal dan zijn, dat ingevolge de besproken clausule, niet de aanhouding, maar het opbrengen, als volbragte daad, in de vijandelijke haven, of waar de kaper zijnen buit anders bergt (verg. L. 4 D. *de*

furtis), het eindpunt van de verzekering wezen zal; welke verzekering in allen gevalle alleen zeegevaar, en niet ook krijgsmolest, of de gevolgen van dien, zal waarborgen. Op deze wijze verstaan, heeft de wet eenen zin, en de *contraria clausula* eenige werking. Dat wij zoo verstaan moeten, wordt ook nog waarschijnlijk gemaakt door de omstandigheid, dat onder de vroegere opstellen, aan de Staten-Generaal aangeboden, er een gevonden wordt (met de dagteekening in margine van 26 October 1822), waar in ons artikel (zijnde aldaar CXXVI) de clausule inderdaad zóó spreken laat: „dat de verzekeraar de „risico zoude blijven loopen, tot dat het schip is „opgebragt, en het anker heeft laten vallen," (*a*) waarop verder de uitspraak volgt, dat als dan „de „verzekeraar, zelfs na het molest, al de gewone „risico's moet blijven loopen.... tot dat het schip is „opgebragt." (*b*) In deze vroegere bewoording bestond de onduidelijkheid van het woord *molest*, hetwelk *aanhouden* moest beteekenen, en den schijn had van een *idem per idem*. Welligt hebben de latere wetgevers dat gevoeld, en zijn maar niet regt klaar gekomen met de verbetering.

Na deze textkritiek, waarin wij ons alleen uit nood begeven hebben, keeren wij tot de beduidenis der bepaling weder, welke, ook zoo verstaan, niet gering te achten is. De verzekering komt nog even

(*a*) Zoo spreekt het ontwerp van 1809, zie aldaar art. 547 al.

(*b*) Zie bij VOORDUIN, IX. bl. 109.

zeer door het molest te vervallen, maar minder spoedig. „πολλὰ μεταξὺ πέλει:" tusschen het aanhouden en het opbrengen kan nog veel gebeuren, kan nog veel schade beloopen worden, welke in allen gevalle zal te vergoeden zijn. Aan den anderen kant kan het voorkomen, dat het molest werkelijk plaats heeft, en evenwel op de verzekering zonder invloed blijft, te weten, wanneer het aangehouden schip den prijsmaker ontkomt, hem ontnomen wordt, of dat hij het slippen laat, met dat gevolg dat het niet wordt opgebragt, als dan is de *casus*, die aan de verzekering een einde maken moest, nimmer verwezentlijk geworden.

Het moge nog van nut wezen hier aan te merken, dat door sommigen, de clausulen, *vrij van krijgsgevaar*, *vrij van neming*, en *alleen voor zeegevaar* niet voor synoniem gehouden worden. Hier over zie MENNO-PÖHLS t. a. pl.

Nog eene andere uitlegging van de clausule: *vrij van krijgsmolest*, verschillend van de twee zoo even besprokene, zie bij MIRUSS. II. deel, bl. 203. De geoctrooijeerde Pruissische Zee-verzekering-Compagnie te Stettin, wil dezelve zoo verstaan hebben, dat de risico in allen gevalle zal duren, tot dat het opgebragte schip het anker zal hebben laten vallen; wordt het vrijgegeven, loopt de assurantie niet voort, maar wordt op verlangen van den verzekerde hernieuwd tegen eene met 50% verhoogde premie.

Art. 649 is mede uit het ontwerp van 1809 her-

komstig, en eene bloote toepassing van het voorgaande, want in de § *de verzekering vervalt* ligt het reeds opgesloten.

Art. 650. Verzekering gedaan zijnde voor eenen bepaalden tijd, in dier voege als zulks bij artikel 595 gemeld is, moet de verzekerde het bewijs leveren, dat het verzekerde goed in het schip, dat eenige ramp geleden heeft, of vergaan is, binnen den bepaalden tijd, geladen is geweest.

Art. 650. Dit artikel heeft niet ten doel om te zeggen, dat er eene risico moet geloopen zijn, verg. artt. 268 en 269, als ook 597: want het denkbeeld van verzekering brengt dat mede, en daaruit volgt natuurlijk dat de goederen moeten aan boord geweest zijn tijdens het ongeval, en, dewijl voor het ongeval maar verzekerd is gedurende zeker tijdvak, dat hetzelve binnen dat tijdvak heeft plaats gehad; de bedoeling is veeleer, dat de verzekerde dat alles bewijzen moet, en dat het niet genoeg is maar de cognoscementen te vertoonen: het zal er vooral op aankomen, wanneer het schip is vergaan, ten ware den verzekerde daarbij het vermoeden in art. 674 te hulp kome. In den regel zal men zich met de scheepsverklaring, waar van in art. 379 en volg. gehandeld is, kunnen helpen, heeft een pligtvergeten schipper die nagelaten, ook met andere bewijsmid-

delen, b. v. het getuigenis van de bergers. In geval van neming moet het arrest van het prijsgerigt worden overgelegd. Men kan hierbij nalezen MENNOPÖHLS, bl. 728.

Het verwijzen naar art. 595 heeft geene uitsluitende beteekenis: zoo dikwijls voor eenen bepaalden tijd verzekerd is, zal hetzelfde moeten worden gezegd, volgens art. 674.

Art. 651. Bij schadevergoeding wegens goederen door den schipper ingekocht of ingeladen, het zij voor zijne eigene rekening, het zij voor die van het schip, moet het bewijs van den inkoop, en een cognoscement van dezelve, door twee van de voornaamsten van het scheepsvolk onderteekend, worden overgelegd.

Art. 651 is art. 344 van den *Code de Commerce.* De schipper kan het cognoscement niet teekenen, wanneer hij zelfs inlader is: het zoude een bewijs zijn ten zijnen behoeve, dat hij zelf gemaakt had: daarom moet het (en dit stond reeds in de Ordonnantie, art. 62) van de twee opperste scheepsofficieren onderteekend worden, en dewijl men dat bewijs toch ook niet zoo geheel vertrouwen kan, zegt VALIN, wordt daarenboven gevorderd het bewijs van den inkoop, b. v. met facturen, tolpapieren, manifest, enz.

Art. 652. Indien de verzekering bij verdeeling plaats heeft, ten aanzien van koopmanschappen, die geladen moeten worden in verscheidene aangeduide schepen, met uitdrukking van de som, die op elk schip verzekerd wordt, en indien de geheele lading wordt geladen in één schip of in een minder getal schepen dan in de overeenkomst bepaald was, is de verzekeraar niet verder aansprakelijk dan voor de som, welke hij verzekerd heeft op het schip of de schepen, die de lading hebben ingenomen, niettegenstaande alle de genoemde schepen verongelukt zijn; — en zal hij desniettemin een half ten honderd of minder volgens de onderscheiding van art. 635 ontvangen van de som waarvan de verzekering bevonden wordt krachteloos te zijn.

Art. 652. Mede uit den *Code de Commerce*, art. 361, in de Ordonnantie, art. 32. Dat de assurantie vervalt door willekeurige verandering van schip was reeds gezegd in art. 638, doch vereischte wel eene bijzondere toepassing voor het geval hier ondersteld. Vooreerst moeten wij uit dat artikel overnemen, de beperking: *indien de verzekerde in de verandering heeft toegestemd.* Verder hebben wij op te merken, dat in

de onderstelling alhier, er eigenlijk zoo vele assurantiën zijn, als er schepen zijn, waaruit volgt dat het vervallen van de eene door eenige ongeoorloofde daad van den verzekerde, de andere niet doet vervallen, dewelke, voor zoo verre tegen het contract niet gehandeld is, in wezen blijven; verg. het aangehaalde art. 361 f. van den *Code: les assurances.* Ten derde kan zich de verzekerde er niet op beroepen, dat de verzekerde voorwerpen, ook wanneer zij contractmatig geladen waren, toch zouden zijn verongelukt. Zoo iets gaat wel aan *jure civili*, verg. L. 12, § 4. D. *ad exhib.* L. 14, § 1. D. *depositi*, doch bij verzekeringen, gelijk wij meermalen hebben opgemerkt, geldt de regel: *post hoc, ergo propter hoc*, „gij zijt van „koers, van reis, van schip veranderd; dat is wel „van geenen invloed geweest, niet te min is de as„surantie daarmede vervallen." Dit is overigens niet eene redelooze gewoonte of begrip; het is volkomen regtmatig. Door de genoemde handelingen is eene nieuwe risico geboren, waar voor de assuradeur niet geteekend heeft, en aan de oude, voor welke hij geteekend had, heeft de verzekerde een einde gemaakt; het gevolg is dat de verzekeraar ontslagen raken moet. In het bijzondere geval van dit artikel is zulks nog meer in het oogloopend: goederen op vier schepen geladen is eene andere risico dan dezelfde goederen op zes, en het is een bekende voorzigtigheidsregel van de assuradeurs, om liever op vele schepen weinig, dan op weinige schepen veel

te verzekeren; doen zij het laatste zoo verbeteren zij de premie.

Dewijl de assuradeur geene schuld er aan heeft, dat de verzekering ten deele te niet gaat, zoo is het natuurlijk dat hem ook in dit geval het halve percent te beurt valle, volgens art. 662: waarin ligt opgesloten, dat hij de premie voor zoo verre terug geven moet, volgens art. 281; het geen in de Ordonnantie art. 32, waaruit deze bepaling afkomstig is, stellig is uitgedrukt.

Art. 653. De verzekeraar is ontslagen van het verder gevaar en is geregtigd tot de premie, indien de verzekerde het schip zendt naar eene meer afgelegene plaats, dan bij de polis genoemd was.

De verzekering heeft volkomen gevolg indien de reis verkort is.

Art. 653 is in den *Code* art. 364. Het eerste is eene verandering van reis, en daarom moet er bijgevoegd worden, ten ware uit noodzaak; volgens art. 637. Ook moet het *zendt*, *cum effectu* genomen worden; niet dat hij het verder opvaren slechts beveelt, maar dat het werkelijk geschiedt. Het andere, de verkorting, is in het voordeel van den verzekeraar: doch volgt er niet uit dat hij nu minder premie krijgt, op grond dat er minder risico geloopen is; de verzekerde kan niet eenzijdiglijk het contract veranderen: indien in art. 652 premiën

teruggegeven worden, zoo komt dat daar van, dat het onderscheidene verzekeringen zijn, en niet, gelijk hier, eene eenige; verg. art. 276 f. Aan den anderen kant is het beduidend dat de wetgever van dit *verkorten* gesproken heeft: het konde ligt als eene de assurantie benadeelende reisverandering worden aangezien.

Art. 654. De verzekerde is verpligt aan den verzekeraar, of, indien er meerdere op eene en dezelfde polis geteekend hebben, aan den eersten onderteekenaar, onverwijld mede te deelen alle tijdingen die hij opzigtelijk eene ramp, aan schip of goed overgekomen, bekomt, en moet kopijen, of uittreksels van de brieven waarin de tijdingen vervat zijn, mededeelen aan diegenen der verzekeraars, die zulks mogten verlangen.

Bij verzuim daarvan, is de verzekerde gehouden te vergoeden alle de onkosten, schaden en interessen.

Art. 654 en volgende zijn in overeenstemming met de algemeene bepaling in art. 283.

Art. 654. Dit is een oud regt, in onze vroegere wetten, en ook in de Fransche Ordonnantie bevonden; doch moet hier nog bijkomen art. 673. De nuttigheid van beide bepalingen is, dat de assuradeurs in tijds weten wat hun over het hoofd hangt, en tot vermindering van de schade maatregelen kun-

nen beramen. In den *Code* is dit een eenig art. 374, waarbij, hetgeen de oudere wetgeving niet had, eene tijdsbepaling van drie dagen, en, met het woord *signifier* eene vorm van aanzegging, door eenen deurwaarder of notaris, is voorgeschreven. Dit laatste heeft onze wetgever geheel, en het eerste alhier, weggelaten. Te Amsterdam gebruikte men eertijds voor zulke aanzeggingen eenen bode van de assurantiekamer; elders doet het een makelaar, met aanteekening op een register, dat de assuradeurs houden ten dien einde. De gevolgen van nalatigheid in dezen, welke de Fransche wet in het midden laat, zijn in beide gevallen van gewone rampen en abandonnementsrampen (*sinistres majeurs*) slechts kosten, schaden en interessen: zoodat de assurantie daar door niet benadeeld wordt, en dit derhalve niet valt onder den regel van art. 251, verg. *Code de Commerce*, art. 348.

Bijgevoegd is in ons artikel: 1°. dat de mededeeling, des verlangd, textueel wezen moet, en 2°. dat de bloote aanzegging slechts aan den eersten assuradeur behoeft te geschieden; de anderen zullen het van zelf vernemen. Ten overvloede heeft men de zeetijdingen in de couranten, en de Texelsche lijst. De woorden: *opzigtelijk eene ramp* staan niet in alle vroegere opstellen, en behoorden ook hier achterwege te blijven. (a)

(a) Zie het Ontwerp van 1809, art. 555.

Art. 655. Zoolang de verzekerde niet geregtigd is, om het verzekerde aan zijnen verzekeraar te abandonneren, en dien ten gevolge hetzelve niet werkelijk abandonneert, is hij verpligt, bij schipbreuk, stranding, opbrenging of aanhouding, alle mogelijke vlijt en gepaste pogingen aan te wenden om hetzelve te redden of te doen vrijgeven.

Hij heeft hiertoe geene bijzondere volmagt van den verzekeraar noodig, en is zelfs geregtigd, om van denzelven te vorderen eene toereikende som ter bestrijding der onkosten, die tot redding of reclame moeten worden uitgegeven.

Art. 655. Gelijk de volgende afdeeling ons leeren zal, zijn er gevallen waarin men dadelijk abandonneren kan; in de meeste gevallen kan men het niet, het zij omdat de wet het nog niet toestaat, het zij omdat men als nog niet weet of het een abandonnementscasus is, hetgeen eerst de uitkomst zal kenbaar maken. Intusschen moet, zelfs naar de beginselen van het gemeene regt, de verzekerde voor het schadelijdende goed, zorg dragen. Daarenboven heeft hij als eigenaar alleen de juristische bevoegdheid, en *facto* meer de middelen tot behoud dienende, dan de verzekeraar, wien geene buitenlandsche correspondenten ten dienste staan. Daarentegen moet

laatstgenoemde het geld verstrekken, omdat het toch eigenlijk geschiedt alleen in zijn belang. Overigens behoort hierbij nog art. 676; komt het tot een abandonnement, zoo moet de verzekerde bij die handeling van zijn onderwinden, en van den geheelen staat van zaken kennis geven.

Wat, wanneer de verzekerde hier omtrent is in gebreke gebleven? Is de schade daar door grooter geworden, dan zij anders wezen zoude, zoo komt dezelve als gevolg van nalatigheid, en niet van zeeramp, niet ten laste van den assuradeur, die voor het geheele beloop aangesproken, hier aan eene *exceptio* heeft, dewelke echter, als geene liquide vordering bevattende, niet compensatie heeten kan. Daarentegen laat zich niet beweren, dat dezelve ten principale moet worden verwezen, en dat de assuradeur voorshands de volle som, onder borgtogt, zoude moeten opleggen, verg. *Code*, art. 384.

In de Fransche wetgeving is dit punt eenigzins anders geregeld; zie *Code*, art. 388.

Art. 656. De verzekerde, die buiten 's lands poging tot redding of reclame moet laten doen, den last daartoe opgedragen hebbende aan zijnen gewonen correspondent, of aan een ander huis of persoon, ter goeder naam en faam staande, is voor den lasthebber niet verantwoordelijk, doch is gehouden zijne regts-

vorderingen tegen denzelven aan den verzekeraar af te staan.

Art. 656. Het ligt in den aard der zaak dat de verzekerde de bedoelde maatregelen van voorzorg niet zelf uitvoeren, maar aan anderen opdragen moet; in de keus daar van kan men almede alle vlijt en omzigtigheid van hem verlangen; doch ook niet meer. Hij kan voor die personen niet instaan, en het is ingeval van kwaad beheer derzelven of van faillissement, genoeg dat hij cessie van actie geve. Verg. evenwel de tegenover gestelde bepaling in het Ontwerp van 1809, art. 557 f.

Art. 657. In eene verzekering voor onbepaalde rekening, dat is, wanneer in de polis niet is uitgedrukt tot welke natie de eigenaar van het verzekerde behoort, is de verzekerde mede tot het doen der reclame verpligt, bijaldien de opbrenging of aanhouding is wederregtelijk, ten ware hij bij de polis daarvan zij ontslagen.

Art. 657 is voor meer dan eene verklaring vatbaar. Vermoedelijk was de gedachtengang der wetgevers de volgende. Bij eene onbepaalde verzekering b. v. met de formule: „voor rekening van wie het zal „behooren" (verg. het gezegde bij de artt. 264—267), en zoo dikwijls de nationaliteit van den belangheb-

bende niet is uitgedrukt, (a) moet de verzekeraar zelfs het ergste verwachten, te weten, dat het verzekerde schip of goed aan den onderdaan eener zeeoorlogvoerende mogendheid behoort, in welk geval het zoude kunnen schijnen, dat er *casu quo* niet te reclameren valt: doch neen, het blijkt dat de ongenoemde inderdaad tot de neutralen behoorde: er kan dus, en er moet, wel degelijk gereclameerd worden. De verzekerde kan zich niet op zijne anonymiteit beroepen, om te zeggen, dat hij daar door stilzwijgend van die lastige bemoeijenis ontslagen is; neen, om daar af te wezen is een uitgedrukt beding in de Polis noodig. Dat dit de hypothese van ons artikel is, wordt waarschijnlijk door het volgende art. 658, en door de inlassching: „bijaldien de op„brenging of aanhouding is wederregtelijk," welke hier alleen, en in art. 655 niet gevonden wordt. In het algemeen is het zwaar te beoordeelen, of het wegnemen van een schip regtmatig was, althans of er kans is om het los te krijgen: maar de verzekerde buitenlander kan wel weten, of zijn goed al of niet onzijdig eigendom was. Juristisch willen wij hierop verder geen gewigt leggen; het zij alleen gezegd, om aan te duiden de vermoedelijke gedachte van den wetgever opzigtelijk het *factum*; zie verder *Mem. van Toelichting*, enz. Tit. 9 *a*, art. 66. (b)

(a) Deze zinstorende bijvoeging stond niet in het Ontwerp van 1809; zie aldaar art. 558.

(b) Verg. VOORDUIN, *geschiedenis* x. p. 386.

Intusschen is het hier besprokene van groot gewigt. De kosten van redden en bergen en opslaan, zijn zeer groot; groot zijn vooral de reclamekosten, en zij brengen te weeg, dat de verzekeraar veel meer dan de geteekende som verliezen kan, wanneer namelijk de kosten voor zijne rekening vergeefs gemaakt zijn. In hoe verre dat waar is, daar over zullen wij handelen bij art. 718, maar moet de verzekerde dat alles nu zoo maar doen, zonder verdere ruggespraak? Aannemelijke gronden om dit te betwijfelen, zie bij MENNO-PÖHLS, § 670, bl. 607. Doch onze wet zegt, dat de verzekerde „geene vol„magt van den verzekeraar noodig heeft," en eigenlijk is dit niets meer of minder dan hetgeen gewoonlijk in de Polissen geschreven wordt, (a) waar voor deze regtsgrond bestaat, dat den geassureerde vrijstaat het beheer over zijn eigen goed. Met veel schijn kan men hier tegen aanvoeren art. 673, en vragen: waartoe dient dan het aandienen van het ongeval, zoo het niet is op dat de assuradeurs met den verzekerde kunnen handelen met gemeen overleg? Wij willen niet ontkennen dat deze bedoeling in vele wetgevingen hierbij van invloed is geweest, verg. *Code de Commerce*, art. 388 f. doch de eenige was zij niet, en bij ons kan men de vraag ten deele beantwoorden uit art. 680, vergeleken met de be-

(a) Niet in de Hamb. doch zie aldaar Titel XI. art. 4, wel in de Engelsche bij MARSHALL, en reeds van ouds bij Koning PILIPS, in sterke bewoordingen.

woording in de oude Polis. Voorzigtiger zal het voorzeker wezen, dat de verzekerde met zijne assuradeurs te rade gaat, omdat hij daarmede alle chicanen wegens *culpa* of *imprudentia* voorkomen kan; noodzakelijk is het niet.

Art. 658. Een vonnis van eenen buitenlandschen regter, waarbij schepen of goederen, welke als bepaald onzijdig eigendom zijn verzekerd, verklaard worden geen onzijdig eigendom te zijn, en daarom zijn prijs verklaard, is niet voldoende om den verzekeraar van het betalen der schade vrij te spreken, bijaldien de verzekerde bewijst dat het verzekerde waarlijk onzijdig eigendom is geweest en dat hij, bij den regter, die het vonnis heeft uitgesproken, alle middelen aangewend en alle bewijsstukken ingediend heeft, om zoodanige prijsverklaring af te weren.

Art. 658 betreft eene gewigtige vraag, en geeft gelegenheid tot andere, die het niet minder zijn. Wij mogen ze niet met stilzwijgen voorbijgaan. 1°. Wordt hier melding gemaakt van „schepen of „goederen als bepaald onzijdig eigendom verzekerd." Daarbij doet zich dadelijk de vraag op, wanneer het geen onzijdig eigendom is, of de verzekerde, op straffe van de assurantie te verliezen, dat verklaren

moet. Dat hij het moet, beweert en beredeneert MENNO-PÖHLS, § 570, bl. 143, waar voor een sterke grond gelegen is in art. 251 hierboven. Desniettemin moet onder onze wet, en zelfs in het algemeen, het tegendeel worden aangenomen, en wel op grond van art. 657. Wanneer de nationaliteit niet genoemd is, houdt de wetgever dat voor eene verzekering voor onbepaalde rekening; dat is zoo goed als of men gezegd had: *voor rekening van wie het zal behooren;* deze clausule brengt mede dat de verzekerende de nationaliteit niet noemen wil, of niet kan, en dat de verzekeraar in dat verzwijgen bewilligt; dat er oorlog is behoeft men hem eerst niet te beduiden, en dat het verzekerde ligt niet onzijdig kan zijn, kan hij bevroeden. In Frankrijk is meermalen zoo geoordeeld, zie EMÉRIGON, I.e deel bl. 460, zoo ook in Italiën, volgens BALDASSERONI, I. deel bl. 201, en zelfs in Hamburg, volgens BENECKE, II. deel bl. 51. Waarmede overeenstemt, dat de verordening aldaar wel beveelt op te geven dat het geladene contrabande is, maar niet of het neutraal eigendom is; het zelfde geldt van de Pruissische wetgeving. Ten slotte levert ons art., en het gebruik van de assuradeurs, om in de Polis te laten uitdrukken dat het verzekerde is neutraal goed, een *argumentum à contrario* op. Wanneer zij door het bloote stilzwijgen vrij waren, moest deze clausule geheel onnoodig zijn.

2°. Eene tweede vraag, bij eene vroegere gele-

genheid voorloopig aangeduid, waartoe ons artikel aanleiding geeft, is de verwante, van vijandelijk eigendom, of dat verzekerd worden mag. De gronden voor het ontkennend antwoord, zie bij BIJNKERSHOEK, *Quast. Jur. Publ.* I. 21. Zoodanige verzekering is een bevorderen van des vijands koophandel, terwijl onze Staat zijne krachten inspant om dien afbreuk te doen, en terwijl de Staat, waartoe de verzekerde behoort, zich en de zijnen wapent om onzen handel te bederven. Met deze leer van BIJNKERSHOEK vereenigt zich de Engelsche praktijk en de Engelsche wetgeving, zie MARSHALL, I. bl. 29; zoo ook voor Frankrijk VALIN, II. p. 32. Eene andere vraag is, wat de assuradeurs gewoon zijn te doen, en of het eener regering te raden zij deze assurantiën te verbieden; waarover zie de aangehaalde schrijvers.

3°. Eene derde vraag is die waar van ons artikel handelt: of de uitspraak van zulk een buitenlandsch prijsgerigt, dat het goed geen onzijdig eigendom was, voor waarheid gelden moet? „De vonnissen „van buitenlandsche gerigten," zegt EMÉRIGON (I. deel „bl. 458), „hebben in Frankrijk tegen Franschen niet „het minste gezag. Zulk een vonnis bewijst niet „dat de eigendomsverklaring in de Polis onwaar„achtig was, en de assuradeurs kunnen zich er niet „op beroepen om van de betaling af te komen." Dat strookt zeer met onze bepaling. Daarentegen spreekt men in Engeland van eene *comitas gentium*,

welke maakt dat men in het eene land de uitspraken van een gerigt in het andere, met name van een prijsgerigt, ook dan wanneer die uitspraken onregtvaardig zijn, voor beslissend houdt. (a) In een befaamden casus, genaamd *Geyer v. Aguilar*, zeide Lord KENYON: „wij hebben zekere regelen die ons „de handen binden; het is waar, die Fransche tri„bunalen wijzen een regt (het was in 1794), dat „geene justitie heeten kan; dan, ik heb geen regt „om hunne vonnissen te wraken, ik moet *jus dicere*, „niet *jus dare*." Zoo dat, wanneer zulk een ongeregtigheidsorakel, op grond dat er geen *role d'équipage* aan boord gevonden wordt, het schip voor vijandelijk eigendom verklaart, ook de buitenlanders daaraan hun zegel hechten moeten. Dit is de *comitas* ver drijven. Intusschen berigt MARSHALL (I. bl. 398), dat wanneer de onregtvaardigheid heel hoog liep wel eens anders geoordeeld werd, en dat men er eerlang op uit was om zich tegen de *comitatis*-leer met stipulatiën te verschansen.

Eene redenering hier tegen is te vinden bij MENNOPÖHLS, § 599 f. Behalve de roofzuchtige willekeur der prijsgerigten, wil hij ook nog den regel doen gelden der L. 1 D. *de exc. rei judic.*, welke echter minder te pas komt. De vraag is niet, of wij in de uitspraken van eenen buitenlandschen regter, die bij ons geene jurisdictie heeft, eene *res judicata*

(a) Cf. MARSHALL, p. 767.

zullen zien, maar of niet zoodanige uitspraak voor onze regters eenen morelen grond oplevert, om het geoordeelde voor waar te houden, althans tot dat het tegendeel wordt klaar gemaakt. Dit is nu het stelsel dat zich onze wetgever gekozen heeft. De verzekerde mag bewijzen dat het vonnis onregtmatig was. Hij kan zich op den *error*, de *iniquitas* van het prijsgerigt beroepen, verg. L. 51. D. *de evictt.*, ja zelfs daarop, dat men daar te lande toen verordeningen volgde, bij het verbeurd verklaren, die geen verzekerde kennen zoude of kennen moest; zie MARSHALL, bl. 402 en MENNO-PÖHLS, t. a. pl.

Om de jurisprudentie van zulke prijsgerigten te leeren kennen, kan men JACOBSEN raadplegen, *Praktisches Seerecht der Engländer und Franzosen*, in onze inleiding aangehaald, als mede VINCENS, III. deel. B. XII. Hoofdstuk 17 en 18. De wetgeving van die tijden, met de vroegere, vindt men in *Code des prises maritimes et des armemens en course, par le citoyen* G., Paris an VII.

Voor den nieuweren tijd zijn zoo wel de bepalingen der wetgeving als de uitspraken der prijsgerigten opgegeven bij SOETBEER, *Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten.* Hamburg 1855, 1857, en in de nieuwe uitgaaf, in 1859 te Parijs verschenen, van DE PISTOYE *et* DUVERDY, *Traité des prises maritimes*, reeds I. bl. 13 aangehaald, ook PHILLIMORE bevat veel hier toe betrekkelijk.

Art. 659. In eene verzekering op eenen bodemerijbrief, is de verzekeraar niet aansprakelijk voor de schelmerij van den geldopnemer, ten zij het anders bij de polis ware bedongen.

Art. 660. De verandering van reis door den geldopnemer op bodemerij, doet mede de verzekering op bodemerij ophouden, ten zij het anders bij de polis ware bedongen.

De verzekeraar geniet in dat geval een half ten honderd van de verzekerde som.

Art. 659 en 660. Men vergelijke hier mede het gezegde bij art. 637 en volg. Schelmerij van den schipper is, of was, dagelijksch werk, waar tegen de bevrachters toevlugt zochten in de assurantie; dat een bodemerijgever schelmerij pleegt, te weten, jegens den geldschieter, is wel oud, maar niet het gewone; het is uit dien hoofde verklaarbaar dat hier niet dezelfde uitbreiding als daar, is gangbaar geworden, en dat men bij het oude: *voor menschendaad, voor willekeur of trouwloosheid van anderen behoeft de verzekeraar niet op te komen*, is blijven staan. Het hoofdpunt echter, waar het hier op aankomt, is wel dit: de bodemerijgever heeft met die schade, die de alledaagsche is, dat is gedeeltelijke schade, avarijen, niet te doen, kan zich derhalve, in zoo verre ze hem niet benadeelen, daartegen niet

laten verzekeren, het ontvreemden of verdoen van de geheele lading is geene alledaagsche gebeurtenis, maar eene buitengewone, daar voor kan derhalve verzekering genomen worden; evenwel zoodanige verstaat zich niet van zelf, want het buitengewone is in *dubio* niet onder het contract begrepen; het vordert een uitdrukkelijk beding.

Overigens moet men zich hierbij wachten voor de valsche toepassing van art. 587, en niet dus redeneren: schelmerij van den geldopnemer treft den geldschieter niet, wanneer daar door het schip te gronde gaat krijgt hij toch zijn geld: bij gevolg kan hij tegen die schelmerij geene verzekering nemen, het is eene risico welke hij niet loopt. Juristisch is dat waar, maar *naturaliter* is het anders; te weten: door de schelmerij is het pand verdonkerd, en het gevolg is nu dat de geldschieter er van het zijne bij inschiet. Hier tegen wordt hem vergund, speciale verzekering te bedingen.

Art. 660 moet (zoo het schijnt) verstaan worden in den zin van art. 638, te weten: dat de verzekeraar *ex nunc* ontslagen raakt, en dewijl hij begonnen heeft gevaar te loopen, moet hij de premie behouden. Verder, wanneer hij de premie behoudt, zoo komt het halve percent niet te pas. Wij stooten derhalve hier op eene zwarigheid. Heeft de wetgever misschien aan de verandering eener onbegonnen reis gedacht, die met staken gelijk staat? Als dan is alles rigtig: de bodemerij is van zelf nietig, verg.

artt. 570 en 586, de gever loopt geen gevaar, en kan dus niet verzekerd wezen; betaalt alzoo ook geene premie, maar alleen het een half ten honderd. Een vroeger opstel, waarin het heet: „de reize door „den geldopnemer veranderd wordende, *vernietigt* „zulks mede het contract van verzekering," (a) doet eene in onzen text ter kwader uur aangebragte verbetering vermoeden.

Bij zulke texten kan de uitlegger alleen leeren wat de beginselen medebrengen.

Art. 661. Indien verhooging van premie, voor het geval van opkomenden oorlog of andere te ontstane gebeurtenissen, bedongen is, wordt dezelve, voor zoo verre de hoegrootheid der verhooging niet bij de polis is uitgedrukt, des noods door den regter, na verhoor van deskundigen, geregeld, met in achtneming van het gevaar, de omstandigheden en de bij de polis gemaakte bedingen.

Art. 661 is *Code de Commerce*, art. 343. In de eerste plaats heet het: *bedongen is.* Heeft het de assuradeur derhalve niet bedongen, zoo kan hij zich op geen *rebus sic stantibus* beroepen, om wegens den nu opgekomen oorlog verhooging van premie te vorderen. Merkwaardig is de beuzelpraat hier

(a) Zoo luidt reeds het Ontwerp van 1809, art. 561.

tegen van POTHIER. *Contr. d'assurance*, n°. 83; doch zie aan den anderen kant EMÉRIGON I. bl. 74, en den *annotator* van POTHIER, ESTRANGIN t. a. pl. Dat somtijds de wetgeving tusschen treedt, met het bevel dat de premie zal verhoogd worden, wegens opgekomen oorlog, of omgekeerd (waar van laatstgenoemde een voorbeeld bijbrengt), doet natuurlijk niet ter zake. Vooral geschieden zulke stipulatiën, wanneer men den vrede niet vertrouwt, zoo als in 1802 den vrede van Amiëns. Ten andere is hier gezegd: „*des noods* door den regter:" hetgeen de Fransche wet niet heeft. In vele gevallen zal de bestaande koers der premiën tot rigtsnoer kunnen dienen, en de assuradeurs, wanneer zij de zoo even besproken bedingen maken, zijn gewoon daar naar te verwijzen; in allen gevalle evenwel konde men dat niet voorschrijven, niet zoo zeer omdat er wel eens geen koers wezen zal, als wel, omdat het daarenboven op de omstandigheden en de bedingen aankomt; b. v. wanneer het schip gelegenheid heeft om onder convooi te zeilen, maakt de oorlog zoo veel verschil niet; wanneer de assuradeur vele uitzonderingen gemaakt heeft, verlaagt zulks de gewone premie, en heeft hij *vrij van molest* geteekend, zoo komt in het geheel geene verhooging te pas. Een derde punt hier op te merken is gelegen in de bijgevoegde bewoording: *of andere te ontstane gebeurtenissen*, waar voor mede verhooging kan worden bedongen. Dewijl de Fransche wet alleen van *oorlog*

sprak, heeft men dadelijk gevraagd: wat is oorlog? Wij hebben daar van gerept bij art. 207; zie ook art. 116. Wanneer er geen manifest, of oorlogsverklaring heeft plaats gehad, zegt men, is het wegnemen van schepen eene daad van zeerooverij, volgens L. 24. D. *de capt. et postl.*: zie POTHIER, t. a. pl. Ondertusschen verklaarden de Engelschen in Junij 1756 den oorlog, nadat zij in Julij 1755 de Fransche schepen hadden begonnen te nemen, en hetzelfde heeft sedert zoo dikwijls plaats gehad, dat het al tot de *mores gentium* schijnt te behooren. In allen gevalle heeft men al voor lang begrepen, dat het *in jure privato* hier niet op aankomen kan, en dat de contracterende partijën hunne bedoeling op het gevaar, om al of niet opgebragt te worden, gerigt hebben, als regtmatige of onregtmatige vijandelijkheid, of ook maar van staatswege gepleegd geweld, hoedanige uitlegging voor ons eenigermate met de aangehaalde bewoording is aangeduid. Overigens moet in dit geval niet alleen door oorlog verstaan worden, oorlog met den staat waar toe de verzekerde behoort, maar zeeoorlog in het algemeen, omdat, al is de verzekerde onzijdig, nogtans vergroot ook voor hem de staat van oorlog het gevaar, zie ESTRANGIN op POTHIER, bl. 388. Het gebeurt natuurlijk ook dat het oorlogsmanifest aan de vijandelijkheden of gewelddadigheden vooraf gaat, waar bij het dan voorkomen kan, dat de risico geëindigd is vóór dat deze vijandelijkheden hebben plaats gehad: dit kan

ons oordeel niet belemmeren. Zij hadden kunnen plaats grijpen, en dus is het grooter gevaar geloopen, waar voor de assuradeur zich verhooging bedongen heeft. Van meer beduidenis is het geval dat vijandelijkheden wel plaats hadden, maar dat het tot een oorlog nimmer gekomen is. De wederregtelijkheden worden dan goed gemaakt, of verloochend: zoo iets is zelfs *facto* geen oorlog, en men kan onderstellen dat het aangehouden schip zoude zijn terug gegeven; zoo dat de aanhouding een bloot *arrêt de prince* zoude geworden zijn.

Ten slotte is de gemeene leer, dat het op de plaats van het gevaar niet aankomt, of in welke zee of zeeën de vijandelijkheden zijn voorgevallen; zie over een en ander BOULAY-PATY III. bl. 453.

In ons artikel is de vraag van een beding tot verhooging van premie in cas van oorlog; het tegendeel te bedingen, teruggave namelijk gedeeltelijk in cas van vrede, is niet gebruikelijk, maar wel een gelijksoortig beding, dat de premie zal verminderd worden, *wanneer het schip onder convooi zeilen zal*, waar bij dan al of niet gevoegd kan worden: *en behouden aankomt*; hier over zie MARSHALL, bl. 677.

Art. 662. In alle gevallen in welke, of de verzekerde goederen niet zijn verzonden, of in mindere hoeveelheid verzonden worden, of bij mistasting te veel is verzekerd, en voorts in het algemeen in de gevallen bij

artikel 281 voorzien, geniet de verzekeraar een half ten honderd van de verzekerde som of de halve premie, en zulks op dezelfde wijze als bij artikel 635 is bepaald, behoudens wanneer, in een bijzonder geval, hem bij de wet of bij de overeenkomst meerder is toegekend.

Degene die eene verzekering voor een ander heeft gesloten, zonder deszelfs naam bij de polis uit te drukken, kan de premie niet terug vorderen, op grond dat de belanghebbende de verzekerde goederen, niet, of in mindere hoeveelheid heeft afgezonden.

Art. 662 hebben wij behandeld bij gelegenheid van art. 635, zijnde het eerste in deze afdeeling; doch blijft nog te overwegen de bijvoeging in het alinea, welke in den text van 1830, en in de vroegere opstellen niet gevonden wordt. In den eersten opslag moet zij bevreemden, als strijdig met den bekenden regel, in art. 281, dat waar geen gevaar geloopen wordt, ook geene premie verschuldigd is: doch zij was noodzakelijk, om dat anders de assuradeur kans had, om bij geringe schade, of behouden aankomst, altijd de premie terug te moeten geven. Te weten: iemand verzekert voor rekening van TITIUS, doch zonder hem te noemen: *voor rekening van wie het zal behooren:* gebeurt er nu een

ongeluk, zoo zal TITIUS niet toeven met zich aan te melden; maar is dat niet het geval, als dan is er niets dat den commissionnair belet om te zeggen, dat hij voor MEVIUS verzekerde, en dat de onderneming niet is doorgegaan, dat hij derhalve eene *condictio ob causam* heeft, om de premie terug te vorderen. Hier tegen nu heeft de wetgever den maatregel genomen, dat de premie de premie blijft; zie *Memorie van toelichting* van de laatste titels A en B, behoorende tot het eerste boek van het wetboek van koophandel, titel A. art. 21, (a) en VAN DER KEESSEL, *Thes.* 762.

VIJFDE AFDEELING.

VAN ABANDONNEMENT.

H. G. RÖMER, *de derelictione quae asphalismate contracto fieri solet.* Utrecht. 1844.

De benamingen zijn in Frankrijk: *abandon, ou délaissement;* in Engeland: *abandonment;* in Duitschland: *abandon;* in Italiën: *renunzia, o abandono;* in Spanje: *dexacion.*

Art. 663. De verzekerde schepen en goederen kunnen aan den verzekeraar geaban-

(a) VOORDUIN, *geschiedenis.* IX. p. 217, X. p. 394.

donneerd of overgelaten worden, in geval:

Van schipbreuk;

Van stranding met verbrijzeling;

Van onbruikbaarheid door zeeschade;

Van vergaan of bederf door zeeramp;

Van opbrenging of aanhouding door eene vreemde Mogendheid;

Van aanhouding door de nederlandsche regering na het begin der reis.

Alles behoudens de nadere bepalingen in de volgende artikelen voorkomende.

Abandonnement is eene handeling, waar bij een verzekerde aan den verzekeraar, op grond van totaal verlies, of wat daar mede gelijk staat, waar of vermoedelijk, de verzekerde zaak *cum omni causa* overdraagt, en waar door hij aanspraak verkrijgt op de verzekerde som.

In algemeene geschriften over verzekering, is het een hoofdstuk van gewigt, dat nimmer ontbreekt; doch vind ik, behalve evengenoemde, geene monografiën aangehaald hier van uitsluitend handelende.

Naar welke aanleiding zoo iets in zwang gekomen is, daar over loopen de gissingen zeer uit een, dat het oud is bewijst de *Guidon*, waarin reeds van abandonnement-gevallen gehandeld wordt. Tevens ligt het denkbeeld eenigermate in de oude formule, waar bij de verzekeraars zeggen, „dat zij zich in

„alles stellen in de plaats van den geassureerde;" zie in de Ordonnantie van Koning FILIPS de Polis: NICOLAES VAN EMEREN. Bij andere dan zeeverzekeringen en daar mede gelijk gestelde (zie art. 694) is het noch regtens noch gebruikelijk; verg. art. 284 en 288, *Allg. Landr.* § 2330.

Onze wetgeving op dit stuk is, met de Fransche vergeleken, eenvoudiger; doch moet hier af gerekend worden de verplaatsing van eenige artikelen, die ons reeds vroeger zijn te voren gekomen, onder anderen van art. 381 en 388 van den *Code*.

Eerst wordt bepaald in welke gevallen abandonnement geschieden kan, hoedanige men in Frankrijk gewoon is met den naam van *sinistres majeurs* te onderscheiden: art. 663, 664 en 666.

Ten tweede, wanneer en hoe lang het geschieden kan: art. 665, 667, 672 en 674.

Ten derde, van de verpligtingen hier bij van den verzekerde: art. 673, 675 en 676.

Ten vierde, hoe het geschieden moet: art. 677.

Ten vijfde, van de werking van het abandonnement: art. 678—680.

1°. In welke gevallen het geschieden kan vindt men in art. 663, 664, 666. In geene andere gevallen dan de hier genoemde, (a) omdat het abandonnement niet is een regt uit den aard van het contract voortvloeijende, maar eene bijkomende be-

(a) Verg. art. 655 en 673. *Code*, art. 371 en 409.

voegdheid, die niet verder kan gaan dan de wet ze vergunt, en die in de wetgeving gemeenlijk binnen zekere grenzen beperkt, tot zekere uitgedrukte gevallen bepaald wordt; verg. in de Hamburgsche verordening tit. XI. art. 4. en MENNO-PÖHLS, § 667 f; zie echter ook *Allgem. L. R. für die Preuss. St.*, § 2304 en 2309. Voor ons is dit punt van bijzonder gewigt, omdat een zeer gewoon geval, waar in elders, met name in Frankrijk en in Engeland, abandonnement geschieden mag, te weten: van zeerooverij, (a) hier is weggelaten. In het opstel van 1822 vindt men het nog, en van opzettelijke verandering blijkt niet. De aanmerkingen van de sectiën en de Memorie van toelichting geven hieromtrent geen licht. Zelfs uit het weglaten van art. 395 en volg. van den *Code de Commerce* kan men geen gevolg trekken. Doch hoe het zij, het zoo even gezegde geldt, en wij kunnen geenen anderen *casus* aannemen dan de genoemde gevallen.

Het algemeene beginsel is: abandonnement kan alleen dan plaats hebben, wanneer er totaalschade plaats heeft; wat voor totaalschade te houden zij, bepaalt de wet. In het Pruissische regt is dat beginsel uitgesproken. Onze wet drukt zich hier bij, in navolging van de Fransche, zoo uit, dat het den verzekerde vrij staat om zulks al of niet te doen; en zoo wordt het gemeenlijk beschouwd, zelf reeds

(a) Verg. art. 647.

in den *Guidon*, C. VII. § 1: des verkiezende kan de verzekerde het overgeblevene, of zijne kans om het terug te krijgen, voor zich behouden, art. 717 en *Code*, art. 409. In geval van nemen is dat van belang, om dat het voorwerp van grooter waarde kan geworden zijn, en er groote kans is om het vrij te krijgen; het aangehouden schip kan hernomen worden, voor de halve waarde losgekocht, enz.; zie vooral MARSHALL, bl. 568.

Natuurlijk kunnen door beding hierin allerlei wijzigingen gemaakt worden: b. v. dat men ook in andere gevallen zal mogen abandonneren, of in zekere gevallen niet, waartoe behoort de clausule *vrij van molest* in art. 647, of wel in het geheel niet.

Het eerste hier genoemde geval is schipbreuk, welke benaming niet etymologisch moet worden opgevat, maar volgens het spraakgebruik, ook van het geval dat een schip in zee gezonken is, zonder aan stuk te slaan; een schip kan heel in het zand zinken, zonder mogelijkheid om het er uit te werken, en tevens zonder te verbrijzelen. Zoo ruim neemt men in Frankrijk het woord *naufrage*, waar voor hier blijkbaar in navolging *schipbreuk* gebezigd is, en deze verklaring is gegrond op eenen wettelijken text, zijnde art. 2 in de *Déclaration* van 15 Junij 1735, te vinden bij VALIN, II. p. 621. *Stranding met verbrijzeling* is ook wel een *navifragium*, en alzoo onder het vorige begrepen, doch het wordt afzonderlijk genoemd, omdat men stranding alleen, van

een schip dat nog kan worden afgebragt, voor geenen abandonnementscasus wil gehouden hebben. Bij beide gevallen valt te letten, dat schipbreuk en stranding alleen van de schepen te verstaan is, en niet ook van de goederen. Ons artikel zegt wel dat in geval van schipbreuk ook *goederen* kunnen geabandonneerd worden; dan dit is te verstaan *intra habiles terminos*. Goederen kunnen niet stranden of schipbreuk lijden, en wanneer die ramp aan het schip overkomt, zal men, wat de goederen betreft, zich onder de vierde rubriek van *vergaan of bederf* moeten plaatsen, en vragen of art. 666 toepasselijk is.

Van onbruikbaarheid door zeeschade. Hier toe behoort art. 664. De *Code* zegt: *innavigabilité*, *onvaarbaarheid*, en de zamenhang bewijst dat het niet anders gemeend is. *Door zeeschade*, *par fortune de mer*, is er bij gevoegd, om dat het niet moet wezen onvaarbaarheid door eigen schuld van den verzekerde, zelfs niet door schelmerij van den schipper, volgens art. 640. Zoodanige onvaarbaarheid door eigen schuld, en als gebrek van de verzekerde zaak, wordt natuurlijk niet vermoed, volgens art. 347, 376 en 479; maar de vraag is wederom, of dezelfde casus, die alleen het schip overkomen kan, ook regt geeft om de lading te abandonneren, te weten: wanneer die lading zelve niet onbruikbaar geworden, of voor drie vierden bedorven is. In Engeland is dat ontwijfelbaar, voor zoo ver het aan gelegenheid ontbroken heeft om de goederen op een ander schip te ver-

voeren; men heeft daar voor eene bijzondere rubriek, genaamd: *loss of the voyage*, MARSHALL, p. 595, zie echter ook p. 5856. In Frankrijk staat het in de wet, doch juist deze artikelen van den *Code*, art. 390 en volg., zijn bij ons weggelaten; en wij moeten dus hetzelfde zeggen als in het geval van schipbreuk: goederen kunnen niet onvaarbaar worden. Het mag wel zijn dat onze wetgevers dus geredeneerd hebben: zijn de goederen gaaf, zoo zullen zij ligt meer dan een vierde van de waarde kunnen opbrengen, zijn zij bedorven, zoo is de rubriek n°. 4 voldoende; van n°. 3 kunnen zij derhalve veilig worden uitgesloten; zie verder art. 669. Hier mede is niet strijdig, dat volgens art. 668 ook de goederen geabandonneerd kunnen worden, wanneer het schip wordt aangehouden, omdat de goederen dan net zoo wel aangehouden worden als het schip, en omdat als dan bij den casus zelven nog een tijdsverloop van ten minste zes maanden komen moet; welk tijdsverloop een vermoeden inhoudt van totaal verlies. Iets dergelijks heeft in onze gevallen van onvaarbaarheid geen plaats, en konde niet even goed in de wet worden opgenomen, schoon de Fransche wetgever het gedaan heeft; verg. *Code*, art. 394.

Tot het hier besprokene behoort, wanneer wij tot het schip terugkeeren, art. 664, waar van de hypothese is, dat het gestooten heeft of gestrand is.

Het stooten is het heftig stuiten van het schip op eene bank of rots, of ondiepte, of ook wel op

paalwerk, of op een gezonken schip, zonder dat het blijft vastzitten, waar door dan een lek ontstaat, zoo dat het schip, of ook wel de lading, schaden lijden. Zie hier over MENNO-PÖHLS, § 598, bl. 255, en § 620. Is nu dat lek van dien aard, dat men niet varen kan of er moet eerst getimmerd worden, en is daartoe geene gelegenheid, of loopen de kosten te hoog, zoo mag de verzekerde het schip abandonneren; anders niet. Onze text moet dien ten gevolge worden teregt gebragt, als of er stond: *indien hetzelve gestooten hebbende hersteld* enz.

Van gewigt is de vraag, wat *stooten* heet, inzonderheid bij zekere bedingen, die de assuradeurs wel maken, om wanneer het schip niet gestooten heeft, maar de halve avarij te vergoeden. Zij doen dat, om middellijker wijze van de slijtaadje af te komen. Hier over handelen opzettelijk HEISE *und* CROPP, *Abhandl.* I. deel, bl. 54.

Wat het *stranden* betreft, het onderscheidt zich van het vorige daarin, dat het varende schip vast raakt, zonder dat het een eigenlijk strand behoeft te wezen, en zonder dat men eene heftige beweging behoeft te onderstellen. Ook hier bij komt het zeer op de beteekenis aan, uit hoofde van bedingen in de Polis, gelijk wij herinnerd hebben, bij art. 646. Hoe lang het schip moet gezeten hebben, daar voor hebben wij geenen regel; (a) hier wordt ondersteld

(a) Zie echter HEISE *und* CROPP, bl. 69

dat het of niet, of niet dan met te groote kosten kan worden afgebragt en vaarbaar gemaakt. Men noemt dit laatste vastzitten, wel eens *volkomen*, de andere *onvolkomen* stranding. Zie verder art. 699 n°. 15 en 16.

Art. 664. Het abandonnement van het schip, uit hoofde van onbruikbaarheid, kan niet gedaan worden, indien hetzelve, gestooten hebbende of gestrand zijnde, weder vlot gemaakt, hersteld en in staat gebragt kan worden om deszelfs reis naar de plaats zijner bestemming te vervolgen, en de reparatiekosten geen drie vierden van de waarde, waarop het schip bij het doen der verzekering is begroot, te boven gaan.

Art. 665. Indien schepen of goederen zijn gestrand, opgebragt of aangehouden, kan het abandonnement dadelijk worden gedaan, zoodra de verzekeraar weigert of in gebreke blijft den verzekerde eene genoegzame som op te schieten, om de onkosten, tot redding of reclame, te kunnen goedmaken.

In geval van verschil wordt deze som door den regter begroot.

Zij komt ten laste des verzekeraars, al ware het dat die onkosten, gevoegd bij het

beloop der verschuldigde schade, de som te boven gingen, waarvoor verzekerd is.

Art. 666. Het abandonnement, in geval van vergaan of bederf, kan niet gedaan worden, dan wanneer het verlies of de schade drie vierden van de verzekerde waarde bedraagt of te boven gaat.

De groote vraag is nu welk gebruik wij van dit art. 664 te maken hebben; met name of het eng, dan wel uitbreidend, moet worden toegepast. Moeten wij ons streng houden aan de twee gevallen van *stooten* en *stranden*, of moet het voorschrift, zoo veel de aard der zaak gedoogt, ook op andere oorzaken van onbruikbaarheid worden toegepast? Wanneer er geene gelegenheid is om te timmeren, of wanneer een schip van zijne equipage verlaten wordt, of dat die is weggestorven, terwijl geene andere manschappen te bekomen zijn, kan natuurlijk de maatstaf van *drie vierde van de waarde* niet te pas komen, en dat in zulke gevallen abandonnement vrij staat, is, in weerwil van art. 669, moeijelijk te betwijfelen: het is eene onvaarbaarheid *casu*. Maar eene andere vraag is van schade door weer of wind, onvaarbaarheid *naturâ*, zonder stooten of stranden, doch zoodanig dat het schip wordt afgekeurd. Volgens art. 717, in vereeniging met art. 663 n°. 3, is het afkeuren als dan wel voldoende, om abandonnement te doen; is het schip niet afgekeurd, zal

het bewijs kunnen gevorderd worden, dat de vertimmering wel drie vierden bedragen konde.

Om voort te gaan: een vijfde casus is die van *opbrengen of aanhouden door eene vreemde Mogendheid: arrêt par ordre de puissance.* Daarin is altijd schade gelegen, doch of het een totaalschade wezen zal, hangt af van de omstandigheid of het schip al of niet zal worden vrij gegeven. Dat dit niet gebeuren zal, wordt waarschijnlijker naar mate de aanhouding, het beslag, langer wordt voortgezet, en wanneer deze waarschijnlijkheid eene zekere hoogte bereikt heeft, neemt de wetgever dezelve als zekerheid, zoo dat dan het abandonnement wordt toegestaan. In den regel derhalve moet er altoos een tijd bijkomen. Doch intusschen heeft de verzekerde regt, en is zelfs verpligt, om pogingen tot bevrijding, met groote kosten aan te wenden, waar toe de verzekeraar verpligt is eene som, des noods door den regter te bepalen, voor te schieten, gelijk wij reeds bij art. 655 en 657 hebben opgemerkt; weigert hij, zoo kan de verzekerde dadelijk abandonneren, waar over nog nader bij eene volgende gelegenheid. (a) Dit terstond abandonneren zoude derhalve eene uitzonderingscasus wezen. Een ander is die van art. 668 f. wanneer het opgebragte wordt verbeurd, of liever voor goeden prijs verklaard. Het abandonnement kan dan dadelijk geschieden: dit

(a) Iets dat de Fransche wetgever niet wilde, *Code*, art. 381 en 395, en ook in onze Staten-Generaal tegenspraak vond.

valt echter eerder buiten den regel, want het geschiedt nu niet op grond van het opbrengen zoo zeer, als wel op grond van de veroordeeling, en in stede van een vermoedelijk, is er een werkelijk verlies voorhanden. *In facto* zal er ondertusschen wel een zekeren tijd, eer het zoo ver komt, verloopen moeten.

Deze abandonnementscasus betreft verder zoo wel het schip als de lading, volgens art. 668, en het is alleen aan eene verschillende leer, waar toe verschil van uitdrukking in den *Code* aanleiding gaf, te wijten, dat Fransche schrijvers, ten aanzien van het schip wel eens het tegendeel beweerd hebben; zie VINCENS III. bl. 271 n°. 1. Deze meent, dat *arrêt de prince* als tijdelijk beletsel, onderscheiden van de *prise* (verg. *Code* art. 369), bij een schip, dat genoodzaakt wordt eene reis te doen, of eenigen tijd stil te leggen, geen abandonnementscasus wezen kan. Doch ook wanneer men die onderstelling toegeeft (dat het beletsel maar *tijdelijk* is), behoeft men het gevolg niet aan te nemen; de schade kan ook dan nog aanzienlijk wezen.

Hier bij wordt niet onderscheiden of de bekommering plaats heeft, vóór of staande de reis, of het schip in zee aangehouden en binnen gebragt, dan of het in eene buitenlandsche haven liggende wordt belet om verder te varen, of om de terugreis aan te gaan. Verder wordt niet gevraagd naar de oorzaak, of het eene daad van vijandschap is, of een

maatregel van voorzorg, of een pressen van schepen uit nood. In alle deze gevallen is de schade aanzienlijk, en het uitzigt op teruggave onzeker. Dat de wetgever geen bloot embargo heeft willen uitsluiten, blijkt daaruit, dat bij de handeling van onze eigene regering, hetzelfde woord *aanhouding*, gebezigd is, alwaar toch alleen een tijdelijk beslag, en in allen gevalle geene vijandelijkheid denkbaar is.

Evenmin moet men het woord *Mogendheid* eng nemen. Zeeroovers zijn zeker geene Mogendheid; maar wel kapers door hunne regering tot het nemen van schepen gemagtigd, bij zoogenaamde *Lettres de marque*, *Lettres de contremarque* (tegen kapers gerigt) en *Lettres de représaille* (waarover men VALIN en de kaperwetgeving kan nalezen); ook zal het geen onderscheid maken, of men vastgehouden wordt waar men is, van de regering onder wier gebied men zich bevindt, of belet om uit te loopen, b. v. door blocade. Iets anders zoude zijn wanneer *blocade* een schip belette om zijne bestemming te bereiken, waarover bij andere gelegenheden gehandeld is; zelfs ten aanzien van de goederen zoude dit bij ons nog geen abandonnement te weeg brengen, verg. MARSHALL, bl. 584.

In het zesde en laatste geval van art. 663, wanneer onze eigene regering schepen aanhoudt, is in onderscheiding van het vorige, alleen abandonnement vergund wegens aanhouden na dat de reis

begonnen is. De reden is in het oogloopend. Er is ook wel groote schade, wanneer het verbod om uit te loopen vóór de reis opkomt: men heeft dan de uitrusting vergeefs gedaan, en de goederen met kosten geladen moeten met kosten weder ontscheept worden; doch als totaal verlies kan zoo iets niet gedacht worden, en de verzekerde heeft genoeg aan zijne avarijactie, tot partiële vergoeding; welke actie zelfs door het beding: *vrij van beschadigdheid*, volgens art. 646 niet wordt uitgesloten, verg. art 646 f. in de woorden: *of dergelijke*; wel door de clausule: *vrij van molest*, zie art. 647: *aanhouding van hooger hand.*

Wij moeten hier bij in het oog houden de bepalingen van de derde afdeeling, volgens welke de risico van den assuradeur merkelijk vroeger begint te loopen dan de reis haren aanvang neemt, ons dus wel wachten om met POTHIER en VALIN den *Guidon* na te zeggen: voor den aanvang van de reis is het landgevaar, waar mede de assuradeur niet te doen heeft. In den *Code* baart dit punt, uit hoofde van de raadselachtige bewoording in art. 369 f. en 370 groote verlegenheid; verg. ESTRANGIN in zijne aanteekening op POTHIER, n°. 59 met BOULAY-PATY, IV. deel, bl. 238 en volg.

De gevallen hebbende doorgegaan, waarin, naar onze wet, alleen abandonnement wordt toegelaten, gaan wij over tot het tweede vraagstuk, volgens art. 665, 667-672 en 674, betreffende het wanneer, en hoe lang.

a. Wanneer? Terstond kan het abandonnement geschieden in de gevallen, van artikel 663, n°. 1, 2, 3 en 4, zoodra het ongeluk is voorgevallen en, het geen van zelf spreekt, de verzekerde daar van kennis draagt, waar bij nog komt de exceptionele casus van art. 665, als mede die van art. 668 f.

b. Hoe lang? In dezelfde gevallen zal het abandonnement *moeten* geschieden binnen een tijdperk van een, twee, of drie semesters, te rekenen van den dag waarop de verzekerde van den *casus* het berigt zal ontvangen hebben. Dit moet mede gezegd worden in het geval van art. 665, omdat de verzekerde het in zijne magt heeft, om door zijne aanmaning het regt van abandonnement, en de actie daaraan verbonden, dadelijk te doen geboren worden, welke actie derhalve wel aan de verjaring moet onderworpen wezen. Of het één, twee of drie zoodanige termijnen zijn zal, hangt af van de plaats waar het ongeval zal zijn gebeurd, te weten, van de kust of haven waar omtrent. Weet men dat niet, en weet men evenwel dat het schip vergaan is, zoo zal men toch kunnen weten in welke zee het gebeurd is, doch ook dit niet blijkende, kan alleen de verjaring van art. 743 worden toegepast. Dat den verzekerde een tijd vergund is, en dat die verschillend geregeld is, heeft zijne goede reden. Door het abandonnement draagt hij zijn regt over op den verzekeraar, en hij kan daar niet op terugkomen, hij zoude

zich derhalve door het overijld te doen, kunnen benadeelen; men moet hem dus bedenktijd laten, en ook tijd om berigten in te winnen. Tot dit laatste is in Europa (zoo oordeelt de wetgever) zes maanden genoeg, maar niet wanneer het schip in de West, of in den Indischen Archipel, heet gestrand te wezen. Aan den anderen kant moet de assuradeur ook niet te lang in het onzekere gehouden worden. De Nederlandsche wetgever heeft zelf den derden termijn uit het Fransche regt (verg. *Code*, art. 373 § pen.), zes maanden korter gemaakt. Men ziet ook wel, waarom deze termijnen niet loopen met den dag van het ongeval, ofschoon daar mede de actie geboren wordt; de verzekerde dient eerst te weten, gelijk bij alle korte verjaringen natuurlijk is, dat hij die actie heeft. Evenwel het *factum*, in art. 671 genoemd (in navolging van den *Code* t. a. pl.) heeft eenige zwarigheid, niet zoo zeer om dat de verzekerde, wien de verjaring wordt tegengeworpen, ontkennen kan dat hij berigt ontvangen heeft, verg. art. 667 f., als wel omdat hij beweren kan, dat het geen berigt was, of dat het geen geloof verdiende. Aanneemlijk is wel, wat VALIN leert, p. 119: dat het of eene algemeene tijding moet geweest zijn, of wanneer het eene particuliere tijding was, dat de geassureerde er gebruik van gemaakt heeft, verg. art. 673; het overige konde men dan als losse geruchten, of als geene berigten zijnde behandelen. Doch valt hier bij op te merken dat de Fransche wetgever zich hier bij in art. 373, en zoo

ook in de Ordonnantie, ruimer uitgedrukt heeft dan de onze. (a)

Ten slotte hebben wij vooral in het oog te houden, dat wanneer het regt om te abandonneren, hetwelk de wetgever aan eenen tijd gebonden heeft, verloren gaat, het regt op schadevergoeding daar om niet wegvalt, hetwelk altoos nog binnen vijf jaren met de avarijactie kan worden uitgeoefend. Dat POTHIER het tegendeel leert n°. 170, berust op verschil van text in de Ordonnantie, en werd daarenboven door EMÉRIGON tegengesproken; zie ESTRANGIN op POTHIER, t. a. pl. en PARDESSUS, II. n°. 920, verg. *Code de Commerce*, art. 431 en 432.

Art. 667. De verzekerde kan aan den verzekeraar almede abandonnement doen en vervolgens de betaling vorderen, zonder dat er bewijs van het vergaan van het schip noodig zij, indien, te rekenen van den dag van het uitzeilen van het schip, of van den dag, tot welken zich de laatst ontvangene berigten uitstrekken, in het geheel geene tijding van hetzelve is aangekomen, en wel:

Na verloop van zes maanden ten aanzien van reizen uit dit Koningrijk naar de havens en kusten van Europa, of die van Azie of

(a) „A partir du jour de la *réception* de la nouvelle:" „dat *de verzekerde* daarvan berigt heeft ontvangen."

Afrika in de Middellandsche en Zwarte zee, en omgekeerd;

Na verloop van twaalf maanden ten aanzien van reizen uit dit Koningrijk naar Madera, de West-Indien, de Azorische, Kanarische of andere eilanden en kusten ten westen van Afrika en ten oosten van Amerika gelegen, en omgekeerd;

Na verloop van achttien maanden, ten aanzien van reizen uit dit Koningrijk naar andere gedeelten der wereld en omgekeerd.

Bij reizen van en naar havens, beide gelegen buiten dit Koningrijk, wordt de termijn berekend, naar gelang van den afstand dier havens, welke met de hiervoren bepaalde het naast overeenkomt.

In alle deze gevallen kan de verzekerde volstaan met (onder aanbod van eede) te verklaren, dat geene tijding van het verzekerde schip, of van het schip waarin verzekerde goederen geladen zijn, bij hem middellijk of onmiddellijk is ontvangen, onverminderd het bewijs van het tegendeel.

Art. 668. Het abandonnement, in geval van opbrenging of van aanhouding, kan ge-

daan worden, indien de opgebragte of aangehoudene schepen of goederen niet zijn terug gegeven of ontslagen, binnen de bij het vorige artikel bepaalde termijnen, te rekenen naar gelang van de plaats waar de opbrenging of aanhouding is geschied, en van den dag dat de verzekerde daarvan heeft berigt ontvangen.

In geval van verbeurdverklaring der opgebragte of aangehoudene schepen of goederen, kan het abandonnement dadelijk gedaan worden.

Art. 669. Bedorvene goederen, of afgekeurde schepen onder weg zijnde verkocht, kan de verzekerde aan de verzekeraars zijne regten abandonneren, indien, niettegenstaande zijne aangewende pogingen, de kooppenningen niet met hem zijn verrekend, binnen den bij artikel 667 bepaalden tijd; alles te rekenen naar gelang van de plaats van den verkoop, en van den dag dat de verzekerde daarvan heeft berigt ontvangen.

Art. 670. In de gevallen, bij de drie voorgaande artikelen vermeld, moet het abandonnement aan den verzekeraar worden

beteekend binnen drie maanden, na het verloop van de, bij die artikelen, gemelde tijdsbepalingen.

Art. 671. In alle andere gevallen moet de beteekening gedaan worden binnen de termijnen, in artikel 667 vermeld, te rekenen naar gelang van de plaats waar het onheil is gebeurd, en van den dag dat de verzekerde daarvan heeft berigt ontvangen.

Deze zijn nu de gevallen van art. 663, waarin het abandonnement terstond geschieden mag; de drie overige, bedoeld bij art. 670, zijn, gelijk wij reeds gezien hebben, van dien aard, dat het verlies niet dadelijk zeker is, maar eerst door een bijkomend tijdsverloop, althans door wettelijke onderstelling, zoodanig wordt. Zij zijn 1°. gebrek aan tijding; 2°. opbrengen of aanhouden; 3°. verkochte goederen die bedorven, of schepen die afgekeurd waren. De termijnen hier voor het *mag*, zijn dezelfde als in de vorige gevallen voor het *moet*, en beginnen op dezelfde wijze te loopen, alleen met het natuurlijk verschil, voor het geval n°. 1, dat de aanvang zal wezen, niet de ontvangst van het berigt van het ongeval, want het wordt juist ondersteld, dat er geene zoodanige berigten zijn, maar integendeel de dag waar mede de onzekerheid begint. Heeft men na het uitzeilen geen berigt hoegenaamd ontvangen,

zoo is dat de dag van het vertrek; heeft men wel tijding ontvangen, dan is het de dag waarop, volgens die tijding, het schip nog in *rerum natura* bestond: daarom heet het hier (in navolging van *Code*, art. 375): *de dag, tot welke zich de berigten uitstrekken: auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues;* b. v. volgens het laatste berigt lag het schip den 15. Mei nog te Suratte, dat berigt is ontvangen te Amsterdam den 15. Augustus, nu moeten de achttien maanden van den 15. Mei, en niet van den 15. Augustus, geteld worden, om abandonnement te kunnen doen. Vraagt men nu: wat is de aard van dit wettelijk vermoeden? zoo is het antwoord: *praesumtio juris et de jure*, Burg. Wetb., art. 1958, tegen welke men niet bewijzen mag, dat is te zeggen: toegevende het ontbreken van berigt, mag men niet gaan bewijzen dat het schip nog bestaat, op grond b. v. dat er na verloop van de achttien maanden nog tijding van deszelfs behouden aankomst ontvangen is. Wel mag men bewijzen dat het geheele *factum*, de tijdingloosheid, waar op de wet het vermoeden grondt, niet voorhanden is, met andere woorden, dat art. 667 niet toepasselijk is of, wanneer men dat niet kan, aan partij ten minste den eed vergen dat hij geene tijding heeft, die zelfs daar van aanbieding moet doen, wanneer hij zijne regtsvordering voorbrengt.

Een *appendix* van art. 667 is art. 674, waar bij wij alleen aan te merken hebben, dat de pro-

baliteitsredenering, welke daar in opgesloten ligt, juist de overtuigendste niet is. Een schip is voor drie maanden verzekerd; in negen maanden tijds sedert deszelfs vertrek heeft men er niets van gehoord; is het nu waarschijnlijker dat het in de drie eerste maanden, dan dat het in de zes laatste is verongelukt? Het is in zoo verre geen wonder, dat in Frankrijk wel eens het tegendeel geoordeeld is, evenwel een Cassatie-arrest, bij VALIN aangehaald, p. 142, deed die uitspraken te niet; VALIN hechte daar zijn zegel aan, en zoo mag onze bepaling in den *Code* (art. 376) gekomen zijn. Men zeide: de verzekerde grondt zijnen eisch op de omstandigheid, dat er geene tijding is, hij heeft een wettelijk vermoeden voor zich; de verweerder excipieert, dat het verlies heeft plaats gehad, nadat de assurantie was afgeloopen, hij moet zijne exceptie bewijzen (a). Men ziet, dat hier, anders dan bij art. 667 f., slechts *praesumtio juris* plaats heeft.

Van belang wordt de bepaling ook nog wanneer eene tweede verzekering voor een volgend tijdvak heeft plaats gehad; de eerste verzekeraar moet betalen, de tweede geeft alleen, als ristorno, de premie terug, met behoud van een half percent, zie PARDESSUS, n°. 900.

Het wettelijk vermoeden, in art. 667, was van ouds hier te lande in praktijk, gelijk onze stedelijke

(a) Zoo redeneert ook MENNO-PÖHLS, § 671, bl. 615.

verordeningen getuigen, en zelfs in den *Guidon* komt het, Ch. VII. art. 12, als eene oudere gewoonte voor, schoon niet in de kunstige gestalte der nieuwere wetgeving.

Voor alle drie de gevallen is wederom bepaald, hoe lang men abandonneren mag, te weten: volgens art. 670, binnen drie maanden na den afloop der vorige termijnen, waarin onze wetgeving duidelijker en volledeger is dan hare voorganster; verg. in den *Code*, art. 375 f. en 431.

Het geval sub n°. 2, geregeld in art. 668, behoeft geene toelichting; wel eenigzins de nieuwe bepaling in art. 669. Het is de vraag hoe dat artikel staat tot art 666. Men konde wel op de gedachte komen, dat aan dit laatste door het eerste ware gederogeerd. Wanneer men namelijk redeneerde op deze wijze: zijn de goederen bedorven, of is het schip onvaarbaar geworden, zoo moet het altijd worden verkocht, wat zal men er anders meê doen? Het laat zich van zelfs beweren, dat de schipper het eerste voorziende, en het laatste wetende, tot het doen van zoodanigen verkoop verpligt is, volgens art. 478 f., 487 en 345. Hier uit zoude volgen, dat bedorven waar, en een afgekeurd schip, nimmer op grond van art. 666 bestond, maar alleen na verloop van een of meer semesters, volgens art. 669, de *actio venditi* geabandonneerd konde worden. Te meer om dat, als men de zaak anders verstaat, de verzekerde het in zijne magt zoude hebben, om art. 669, dat voor

hem minder voordeelig is, af te snijden door maar dadelijk, en eer het tot verkoop konde komen, abandonnement te doen; dan was hij terstond van alles af, en bekwam zijne volle vergoeding. Zoo zoude men, met veel schijn, kunnen redeneren. Wij moeten ons echter daar voor in acht nemen. Vooreerst zoude het eene te groote afwijking, ja eene ongehoorde nieuwigheid zijn, dat bij het berigt van totaal verlies, of wat daar algemeen voor gehouden wordt, de verzekerde toch nog zes, twaalf of achttien maanden wachten moest alvorens te mogen abandonneren. Ten anderen blijkt uit het opstel van 1822 (art. 155 en 156), dat de wetgever zich bij de daar aan beantwoordende tegenwoordige, artt. 666 en 669, twee verschillende abandonnementsgevallen heeft voorgesteld, en niet eene wijziging van het eerste door het laatste; het heet namelijk daarna art. 155 thans art. 666, onmiddellijk in art. 156: „Het abandonne„ment kan *insgelijks* gedaan worden: wanneer goe„deren, of afgekeurde schepen onder weg zijn ver„kocht," enz. (a) Wij moeten om die redenen art. 669 alleen verstaan van het bijzondere geval, dat het zij de schipper, het zij de correspondent, op last van den verzekerde, of *utiliter gerens*, of pligtshalve, de voorwerpen heeft moeten verkoopen (er moge dan meer of minder dan een vierde van gekomen zijn), maar dat de kooppenningen niet willen

(a) Verg. VOORDUIN, *geschiedenis* IX. p. 121, 123.

binnenkomen. Als dan abandonneert de verzekerde die vordering, evenwel niet terstond; hij moet eerst een tijd lang pogingen doen, om het geld verrekend te krijgen, het geen de wet van hem vergt, even als in andere gevallen, verg. art. 655, om dat hij daartoe bij magte is veel meer dan de assuradeur. Op deze wijze acht ik, dat het artikel tamelijk bruikbaar wordt, zonder op de gemeene leeringen te groote inbreuk te maken.

Art. 672. Na het bij de twee voorgaande artikelen bepaalde tijdsverloop, is de verzekerde niet meer tot abandonnement geregtigd.

Art. 673. In de gevallen, in welke abandonnement kan gedaan worden, is de verzekerde gehouden de ontvangene berigten, binnen vijf dagen na derzelver ontvangst, aan den verzekeraar mede te deelen, op straffe van vergoeding van kosten, schaden en interessen.

Art. 674. Indien eene verzekering voor eenen bepaalden tijd gedaan is, wordt, in de gevallen en na verloop van de tijdperken, bij art. 667 gemeld, het vergaan van het schip vermoed te zijn voorgevallen, binnen den tijd der verzekering.

Indien nogtans naderhand bewezen wordt,

dat de schade buiten den tijd der verzekering gevallen is, vervalt het abandonnement, en moet de betaalde schadevergoeding worden teruggegeven, met de wettelijke interessen van dezelve.

Art 675. De verzekerde is, bij het doen van abandonnement, verpligt, alle de verzekeringen op te geven, welke hij op het verzekerde goed gedaan heeft, of last gegeven heeft om te doen, en de bodemerij welke, met zijn weten, op het verzekerde schip of goed aangegaan is; bij gebreke hiervan, wordt de tijd van betaling, die met den dag van het abandonnement moet beginnen te loopen, opgeschort tot den dag dat hij de gemelde opgave zal hebben gedaan, zonder dat daaruit eenige verlenging voortspruit van den tijd, door de wet vastgesteld, om het abandonnement te moeten doen.

In geval van bedriegelijke opgaven, is de verzekerde van de voordeelen der verzekering verstoken.

In de derde plaats regelt de wetgever, bij art. 673, 675 en 676, wat de verzekerde voor, of bij het abandonnement zal hebben in acht te nemen. Het eerste onderscheidt zich alleen van het algemeene

in art. 654, door den termijn van vijf dagen, en door de verpligting om aan alle de verzekeraars, hoofd voor hoofd, mededeeling te doen.

Art. 675 is woordelijk uit den *Code* overgenomen, art. 379, en ten deele art. 380, doch staat reeds in de Ordonnantie, art. 53, met de uitbreidende verklaring van VALIN. Het dient om de nakoming te verzekeren van art. 252 en volg. 266 en 599 e. v.; ook is het voor de assuradeurs nuttig dat zij van elkander weten, als een gemeenschappelijk belang hebbende, het geen ook geldt van den bodemerijgever, zie art. 601. In dezelfde stad wonende, zullen zij het wel van zelfs vernemen; maar niet wanneer de een in Londen, de ander in Amsterdam woonachtig is. Aan den bodemerijgever aanzegging te doen, wordt hier niet bevolen, evenmin in den *Code*, natuurlijk in zoo verre aan hem geen abandonnement geschiedt, zie echter art. 590, het was ook wel niet even noodzakelijk. Het nalaten nu van de hier voorgeschreven aangifte benadeelt het contract niet, maar schort de betaling op, terwijl niettemin de verjaring in art. 670 en 671 tegen den verzekerde blijft loopen. Alleen bedriegelijke opgaven, of liever verzwijgen bij het doen van eenige opgave, doet hem de vergoeding verliezen. In de meeste gevallen zal het verzwijgen van zelf *dolus* wezen; alleen het geheele nalaten, b. v. uit *juris ignorantia*, niet. Het verzekeren, en het lastgeven zijn zijne eigene handelingen, en verzekeringen zonder zijnen

last gedaan, behoeft hij niet op te geven; zie overigens art. 721.

Voorts zijn bij onzen text nog twee dingen op te merken: 1°. de naauwkeurigheid van uitdrukking uit de Ordonnantie afkomstig, dat de verzekerde „van de voordeelen verstoken is," niet: dat de verzekering te niet gaat; men heeft voorbedachtelijk zoo gesproken, om te kennen te geven, dat de verzekeraar de premie behoudt. Hier bij kan men evenwel nog vragen: van welke voordeelen? Ons artikel zegt, en zoo ook de *Code: „der verzekering," singulari numero*, en niet *plurativo*, zoo als de Ordonnantie. Daar bij moeten wij, als eene strafbepaling zijnde, blijven staan, en het opvatten van de verzekering onderschreven door den assuradeur jegens wien de verzwijging heeft plaats gehad; niet van de verzwegen verzekering. 2°. Dat bij de overneming uit den *Code* weggelaten is de inderdaad onpassende verzwaring: „hij zal het opgenomen bodemerijgeld „moeten teruggeven al is het schip verloren gegaan." De bodemerijgever toch kan zich kwalijk beroepen op eene overtreding, welke jegens hem niet gepleegd is, van een voorschrift niet in zijn belang daargesteld.

De verdere verpligting, in art. 676 den verzekerde opgelegd, is een deel en vervolg van de voorschriften in art. 655 en 656.

Het vierde gedeelte van den inhoud van onze afdeeling, is de vraag: hoe het abandonnement geschieden moet.

Art. 676. De verzekerde is ook verpligt aan den verzekeraar, bij het doen van abandonnement, op te geven, wat hij tot redding of vrijbekoming van het verzekerde heeft verrigt, en welke personen of correspondenten door hem daartoe zijn in het werk gesteld.

Art. 677. Het abandonnement kan noch gedeeltelijk, noch voorwaardelijk gedaan worden.

Indien schepen of goederen niet voor hun vol bedrag zijn verzekerd, en de verzekerde zelf alzoo voor een gedeelte gevaar heeft geloopen, strekt het abandonnement zich niet verder uit dan tot het beloop van het verzekerde, in evenredigheid van het niet verzekerde gedeelte.

Hoe het abandonnement, als juristische handeling, moet gedacht worden, hebben wij bij art. 663 vooraf gezegd. Wat den vorm betreft, art. 670 zegt, dat het abandonnement moet *beteekend* worden zonder meer, derhalve even als in de Fransche praktijk, bij exploit van eenen deurwaarder; daar bij is niet gezegd dat men ook eenen makelaar, eenen notaris, of eenen griffier gebruiken kan, verg. art. 182, *Preussisches Landrecht*, § 2322. Van ouds was dit aan

eigen beambten bij het assurantiewezen opgedragen, gelijk reeds in den *Guidon* voorkomt; men heeft ook wel elders in stede van een exploit, openbare registers, b. v. van eene assurantiekamer, waarin de aangiften en de abandonnementsverklaring van den verzekerde worden te boek gesteld; verg. art. 681, n°. 4. In onze handelsteden was men gewoon zich van den secretaris of van eenen bode te bedienen bij het collegie van zeezaken; VAN DER KEESSEL, *Thes.* 758. De kosten van het exploit moet de assuradeur betalen, art. 680. Behelzen zal het de verklaring dat het verzekerde schip of goed, aan den verzekeraar wordt geabandonneerd, waar bij natuurlijk van het contract, en van het ongeval waarop men zich beroept, genoegzame melding geschiedt; evenwel dat men bij deze beteekening reeds de bewijsstukken moet overleggen, b. v. de cognoscementen en de scheepsverklaringen (verg. *Code*, art. 383), wordt niet gevorderd, en zoude veeltijds onnoodige kosten te weeg brengen.

De deurwaarder, of ander beambte, die het abandonnement beteekent, behoort in zijn verbaal te relateren wat de assuradeurs gezegd of geantwoord hebben, gelijk dat reeds in het oude formulier, bij CLEIRAC achter den *Guidon* afgedrukt, voorkomt. Niet, dat het abandonnement bij gebreke hier van minder werkzaam zoude wezen, want onze wet vordert niet dat het aangenomen, of in regten van waarde verklaard zal worden (verg. *Code*, art. 385.) maar het

heeft zijne nuttigheid, wanneer b. v. de assuradeur zegt te berusten, of te vreden te zijn, of te zullen betalen, en hij het naderhand wil bestrijden. Dat onze wet het zoo even genoemde niet vordert, is volkomen rigtig: 1°. omdat het abandonnement wel en wettig gedaan zijnde, geene aanneming of bekrachtiging noodig heeft, maar bestaat *suis viribus;* en ten anderen omdat er (daargelaten het crediet en vertrouwen dat partijen elkander schenken kunnen), niet wel aanneming kan verwacht worden, uit hoofde dat er, zoo als wij reeds hebben opgemerkt, geene bewijsstukken beteekend worden.

Tot het wezen van de handeling behoort, dat geen abandonnement voorwaardelijk, of gedeeltelijk geschieden kan; art. 677, en *Code*, art. 372. Men kan niet zeggen: wanneer het schip ontslagen wordt, of hernomen, of losgekocht, abandonneer ik niet. In de Ordonnantie stond dit niet, het was alleen eene aanteekening van VALIN op art. 60 (bl. 144); het wordt overigens tegenwoordig algemeen zoo begrepen, zie *Preussisches Landrecht*, § 2323. MARSHALL, p. 612. Het ligt ook wel in den aard der zaak; de verzekerde wil volle betaling hebben, hij wil van de zorg voor het beschadigde ontheven zijn, verg. art. 655, beide is hem vergund, doch ook niets meer, omdat hij bij de verzekering niet winnen mag, dus moet het *quod inde exstalit* op den verzekeraar overgaan, hetgeen medebrengt dat de verzekerde zich daar op geene regten, geene kans, geen

aandeel voorbehoudt. Eene voorwaardelijke overdragt konde derhalve hem geen regt geven op de volle vergoeding, Het liet zich, wel is waar, denken, dat hij *conditione existente*, de assurantiepenningen terug gaf; doch ook dat zoude den toestand van den assuradeur wisselvallig maken, en hem beletten den staat zijner zaken te overzien. Men heeft hierbij in het oog te houden, dat van het oogenblik van het abandonnement het geabandonneerde aan de verzekeraars behoort, en dat de verzekerde van stonde aan van elke bemoeijenis ontslagen is; dus hebben sedert de eerstgenoemden zich de zaak aangetrokken, kosten gemaakt en lieden te werk gesteld: deze handelingen zouden nu weder deels ingetrokken worden, deels tot allerlei verrekeningen aanleiding geven, waarin de assuradeur niet gewikkeld wezen wil, en dat men van hem ook niet vergen kan. De verzekerde wil van elke bemoeijenis ontslagen zijn, verg. art. 655, maakt hij nu voorbehoudingen, zoo spreekt hij zich tegen. Daarenboven is het abandonnement een *jus singulare*, buiten de grenzen van het contract gelegen; men kan daar bij geene willekeurige behandeling toelaten.

Verder kan het abandonnement niet gedaan worden gedeeltelijk.

Dit *gedeeltelijk* moet van het verzekerde object verstaan worden, dat als *universum* verzekerd is, b. v. een schip, eene lading, eene lading van twintig oxhoofden: men kan dan niet eenige vaten be-

houden, en eenige aan den assuradeur laten. Evenwel wanneer dat schip of die lading niet voor de volle waarde verzekerd zijn, behoeft men niet die geheele lading, of dat geheele schip, in den eigendom van den verzekeraar over te dragen, maar alleen *pro rata*, want het onverzekerde *quantum* komt ten behoeve van den verzekerde, als of hij zich zelven geassureerd had, het geen onze wetgevers er ten overvloede hebben bijgeschreven; verg. *Code de Commerce*, art. 372 al. (a) De assuradeur vergoedt niet in *solidum*, kan dus ook geen abandonnement in *solidum* verlangen. Doch men gevoelt, dat dit eigenlijk geene uitzondering op den regel heeten kan; want in waarheid wordt toch datgeen *geheel* verlaten wat verzekerd was. Volgens het gezegde spreekt het verder van zelf, dat wanneer zekere *corpora*, ofschoon tot dezelfde lading behoorende, afzonderlijk verzekerd zijn, alleen die *corpora*, b. v. eene partij van tien kisten suiker, gemerkt OC, en niet de geheele lading bij de vraag over al of niet abandonneren, en wat men abandonneren moet, in aanmerking komen; verg. het gezegde op art. 253 en art. 594. Uit dien hoofde is het van groot belang om te weten, of het ééne, dan of het verschillende verzekeringen zijn, waarbij het voornamelijk op de afzonderlijke waardering zal aankomen, zelfs wanneer er maar eene som op de geheele lading geteekend

(a) Det het overigens anders begrepen worden kan, bewijst het *Preussische Landrecht*, § 2324 en 2329.

is; verg. *Code de Commerce*, art. 333; zie MARSHALL, bl. 612 en MENNO-PÖHLS, § 669 bl. 603.

Art. 678. Het abandonnement volgens de voorschriften van de wet gedaan zijnde, behooren de verzekerde voorwerpen aan den verzekeraar, te rekenen van den dag van de beteekening van het abandonnement, behoudens het aandeel van den verzekerde, in het geval van het tweede lid des vorigen artikels.

Art. 679. De verzekeraar kan, onder voorwendsel dat het verzekerde schip of goed, na het abandonnement, is vrijgegeven, zich niet ontslaan van de betaling der verzekerde som.

Art. 680. Indien de tijd van betaling niet bij de overeenkomst bepaald is, moet de verzekeraar zes weken, nadat het abandonnement is beteekend, het bedrag der verzekering, benevens de kosten van het abandonnement, betalen.

Na dien tijd betaalt hij ook wettelijke interessen.

De geabandonneerde voorwerpen zijn voor die betaling verbonden.

Het laatste, dat wij te beschouwen hebben is 5°. de werking van het abandonnement: art. 678-680.

Deze is tweeërlei: 1°. dat het regt aan of op de verzekerde voorwerpen, op den verzekeraar overgaat; 2°. dat de wettelijke termijn begint te loopen, binnen welken de totaalvergoeding volgen moet. Men kan er 3°. bijvoegen het pandregt in art. 680 f. Betreffende het eerste valt te vragen: *a.* wat onder het abandonnement begrepen is? *b.* hoe het overgaat? *c.* sedert wanneer? *d.* aan wien?

a. De gemeene leer is dat het verzekerde aan den assuradeur te goed komt, *cum omni causa*, dat is met alle deswegens aankomende regten; reeds de *Guidon* zeide: „*droits*, *noms*, *raisons et actions*," en de reden is, dat de verzekerde niet behoort door de assurantie rijker te worden. Wanneer b. v. de verzekerde eene actie heeft tegen den schipper wegens kwade stuwaadje eener lading, en hij die lading naderhand wegens langdurige aanhouding komt te abandonneren, behoort het voordeel van die actie ten bate te wezen van den assuradeur. Zoo ook wanneer, wegens aanhouding, na verloop van zes maanden het schip geabandonneerd wordt, behoort de vergoeding, welke de aanhoudende Mogendheid aan de eigenaars toekent, aan de assuradeurs te stade te komen. Indien men anders zegt, zoude de verzekerde vergoeding bekomen voor eene schade die hij niet geleden had. De Engelsche regten strekken dat nog veel verder uit; (*a*) ons bestek laat niet toe in

(*a*) Zie MARSHALL, bl. 623.

de beschouwing van alle die gevallen te treden; alleen willen wij niet onopgemerkt laten, dat het hier bij somtijds op de moeijelijke onderscheiding aankomen kan, of eene vordering of vergoeding tot de *causa* van het verzekerde behoort, dan of zij eenen anderen regtsgrond heeft, daar toe niet behoorende. Dit laatste zoude b. v. het geval zijn, wanneer een schip wegens stranding geabandonneerd, op dezelfde reis een ander schip bevrijd hebbende, daar voor reddingsloon te vorderen had. De assuradeurs kunnen hierop geene aanspraak maken. Het moeten in allen gevalle regten zijn, die den verzekerde, ter zake van zijn eigendomsregt aan het verzekerde voorwerp toekwamen.

Waar men zich voor wachten moet, is (zoo als MENNO-PÖHLS zeer goed uit een zet, § 677), de meeming dat onder de genoemde *causa* ook de vruchten van de zaak, met name de vracht, als *fructus civiles* van het schip, zoude begrepen zijn. Dit is zelfs, naar het Romeinsche regt, een dwaalbegrip; de vruchten moeten wel veel tijds teruggegeven worden in dezelfde gevallen waar in *restitutio cum omni causa* plaats heeft, doch het eene is niet onder het andere begrepen, en de benamingen zijn geenzins synoniem. De verzekeraar heeft geen regt op de vracht, wanneer hij de vracht niet verzekerd heeft, bij ons kan het schip met en zonder de vracht, en de vracht afzonderlijk, worden verzekerd. Voorts blijkt het genoegzaam dat de hier gewraakte leer aan onze

wetgevers niet behaagd heeft, uit het achterwege laten van art. 386 in den *Code*, het welk onmogelijk toevallig wezen kan. Zelfs in Frankrijk is dezelve niet oud, maar eerst bij eene déclaration van 1779, ingevoerd, en van daar in den *Code* overgegaan.

Hoe zeer over dit punt, in de leer althans, getwist wordt, kan men zien bij MARSHALL en bij MENNOPÖHLS, t. a. pl.

b. Wat het overgaan op de verzekeraars betreft, schoon er in den *Guidon* over getwijfeld wordt, is het tegenwoordig algemeen, dat die overgang plaats heeft *ipso jure*, zonder eenige *traditio* of levering, en bij ons is hier voor de bewoording van art 678 als voldingend te beschouwen; verg. ook art. 321 § *die afstand.* Dit geldt intusschen alleen van den eigendom van de verzekerde *corpora*, en niet van de actiën tot de *omnis causa* behoorende, waar van wij kort te voren gesproken hebben, volgens art. 669 en 656, en de uitdrukking alhier *behooren de voorwerpen*: waartegen art. 284 niet strijdt. In allen gevalle zal de verzekerde van die actiën speciale opgave behooren te doen, volgens art. 676. Voor het overige is deze overgang of overdragt onherroepelijk; men kan er niet op terugkomen. Niet alleen kan, volgens art. 679, de verzekeraar er zich niet op beroepen, dat het schip hernomen, of vrijgegeven is, om van de volle vergoeding af te wezen, onder aanbod van het reddingsloon of randsoen en van de andere partiële schade, maar

ook omgekeerd kan de verzekerde het vrijgekomen schip niet vorderen, onder aanbod om de assurantiepenningen terug te geven, of daar voor kwijting te verleenen; hetgeen hij bij de goederen ter zake eener onverwachte rijzing van den marktprijs b. v. in het geval van art. 668, wel wenschen zoude. Dit laatste staat nu wel niet even zeer in de wet uitgedrukt, doch wordt algemeen begrepen, zie MENNO-PÖHLS, § 676; MARSHALL, bl. 625; POTHIER, n°. 138; EMÉRIGON II. p. 195. Voor ons ligt het bewijs in art. 678, waarin niet gezegd is dat de eigendom slechts herroepelijk overgaat. Herroepelijkheid wordt niet vermoed, evenmin als de ongelijkheid in den toestand der contracterende partijen, welke in de onherroepelijkheid slechts van ééne zijde zoude gelegen zijn; verg. L. 3 f. D. *mandati*. zie evenwel het Ontwerp van 1809, art. 578.

c. De vraag wanneer de werking van het abandonnement eenen aanvang neemt, *ex nunc* of *ex tunc*, schoon onze wet, even als de Fransche hieromtrent duidelijk spreekt, is in zoo verre niet overbodig, als er eene leer gevonden wordt van de onze zeer afwijkende. Men zegt namelijk, dat het abandonnement eene terugwerkende kracht heeft, zoo dat de assuradeurs van den *beginne* af (zal wel moeten heeten: van den dag dat de risico begint), geacht worden eigenaars te wezen: waar bij dan heel verkeerdelijk de L. 1, § 6. D. *Si quid in fraudem patroni* wordt aangehaald. Zoo EMÉRIGON t. a. pl.

en met hem MARSHALL, bl. 613. De aanleiding tot die leer mag geweest zijn de symbolische formule en de Polissen, waarmede de assuradeurs hunne waar aanprijzen: „en stellen ons in alles in uwe „plaatse," waar bij de Franschen dan nog voegen: *comme si assuré ne fut;* het welk zich laat paraphraseren: als of het uw goed nimmer geweest ware, maar het onze, en ten onzen schade verloren was gegaan. Doch weten de genoemde schrijvers van het gebruik dezer fictie en van de gevolgen der retroactiviteit weinig te verhalen. Zeker is het, dat dezelve tot zeer verkeerde gevolgtrekkingen leiden kan; b. v. om te zeggen, dat al het geen met het schip, of met het goed, van het begin der reis af, verdiend of gewonnen was, den assuradeur moet worden goed gedaan. Men stelle zich het geval voor, dat bij eene assurantie met de clausule *de faire échelle*, of om allerlei havenen aan te doen, aldaar te lossen en te laden, en koopmanschap te drijven, het schip een en ander maal vracht verdiend had, of goederen had aan land gebragt, daar na door anderen vervangen, en vervolgens schip of goed, of beide, waren vergaan; de assuradeur konde dan wel met zijne *fictio* optreden, om dat alles te hebben. Omgekeerd konden hem, behalve het totaal verlies, allerlei *incommoda*, door de eigenaars geleden, worden ten laste gelegd, en zoo doende eene *cumulatio* van abandonnementschade en avarijschade te weeg gebragt; iets dat volgens erkende beginselen,

geene plaats hebben kan. De assuradeur mag bij de wet met reclame- of reddingskosten belast wezen, in zijn belang gemaakt, volgens art. 283, in het algemeen staat de regel vast, dat hij niet verliezen kan boven de som waar voor hij geteekend heeft, en in evenredigheid waar van hij premie geniet. Een uitvoerig arrest van het Hof van Cassatie, waarin dit beginsel wordt betoogd, met andere redenen voor en tegen, ziet men bij BOULAY-PATY, IV. bl. 519. Bij ons is het uitgesproken in art. 718.

Het verdient derhalve alle goedkeuring, dat onze wetgevers in art. 678, in navolging van den *Code*, art. 385, gezegd hebben: „te rekenen van den dag van de beteekening van het abandonnement;" ook is daarmede niet strijdig hetgeen wij te voren van de *omnis causa*, welke met het verzekerde moet verlaten worden, gezegd hebben; die *causa* behoort niet tot het voorledene, maar tot het tegenwoordige, het zijn regten die de verzekerde heeft, omdat hij eigenaar is van de *corpora*, en welke hij derhalve met den eigendom aan dezelve overdragen moet. De vraag blijft dus alleen van het tegenwoordige en toekomstige, te weten: van den dag af der beteekenis; maar hoe is het met de toepassing hier van gelegen? Het schip, dat men voor verloren hield, en dus na verloop van zekeren tijd abandonneerde, was niet verloren; het abandonnement, weten wij, is toch bestaanbaar, art. 667 en 679, maar nu heeft dat schip, nog na den dag der beteekenis, vracht

verdient. Men gevoelt wel dat de vracht met hun schip gewonnen aan de verzekeraars komen moet, evenwel niet zoo maar *ipso jure*, en niet voluit; de schipper en de bevrachters hebben gecontracteerd met den verzekerde, niet met de assuradeurs; die hebben tegen hen geene actie, er zal cessie of verrekening moeten bij komen; voorts is het niet waar dat het schip de vracht verdiend heeft, de vracht is door de reeders gewonnen *contrahendo*, niet minder door de *operae* van schipper en scheepslieden, en door middel van hun kapitaal, dan door het schip; een gedeelte zullen dus de assuradeurs alleen kunnen vorderen. Hetzelfde moet gezegd worden wanneer na de beteekening prijzen gemaakt, of andere winsten gewonnen zijn, waar toe evenzeer de *operae* zijn dienstbaar geweest.

Dusverre over de overdragt. Eene andere werking van het abandonnement is het loopen van den termijn van zes weken, volgens art. 680, waar na de verzekerde som vorderbaar wordt, voor zoo verre namelijk geen termijn bij contract bepaald is, en hier zal men ten minste kunnen zeggen: „dies interpellat pro homine." In onze Handelsteden was die termijn verschillend; de *Code* stelt denzelven op drie maanden, *Code*, art. 382.

Na dien tijd betaalt hij wettelijke interessen, te weten, zes percent. Elders verliest de assuradeur door zijne *mora* het voordeel van zekere percenten te kunnen aftrekken. *Preussisches Landrecht*, § 2314, verg. Hamb. Verord. Tit. 16.

Voor de avarijbetaling is dezelfde termijn vastgesteld, in art. 721.

Tot de werking van het abandonnement kan in de derde plaats nog gebragt worden, het pandregt hier aan abandonnerende eigenaars toegekend, dat in vele gevallen van belang wezen kan. Bij de avarijactie komt dat niet te pas, omdat de verzekerde eigenaar blijft.

ZESDE AFDEELING.

VAN DE PLIGTEN EN REGTEN DER MAKELAARS IN ZEE-ASSURANTIE.

Tot de bronnen behooren: onmiddellijk het Ontwerp van 1809, middellijk onze stedelijke verordeningen, met name die van Amsterdam; zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 766. Men kan hier met vrucht raadplegen: BÜSCH, *Darstellung.* I. bl. 338 en 351. MARSHALL, bl. 295, met vergelijking van de Hamb. Verordening en het Pruissische Landregt.

De inhoud is tweeledig: 1°. hoe de makelaars zich bij het sluiten van iedere assurantie, en met betrekking tot dezelve daar na, te gedragen hebben, art. 681, waar bij komt art. 260. 2°. hoe hij aansprakelijk is, vordering heeft, en zekerheid voor de premie, art. 682 en volg.

Art. 681. De makelaars in zee-assurantien zijn verpligt:

1°. Aan den verzekeraar, of, indien meerdere dezelfde verzekering hebben gesloten, aan den eersten hunner, uitdrukkelijk binnen 24 uren na het sluiten derzelve, indien alsdan de polis nog niet is opgemaakt en afgegeven, uit te reiken eene onderteekende nota, houdende vermelding van het verzekerd voorwerp, de som waarvoor is verzekerd, de premie en de voorwaarden. Deze nota geldt tusschen de partijen als een begin van bewijs bij geschrifte;

2°. De voorwaarden, verklaringen en opgaven duidelijk in de polis te vermelden, met inlasschng van al hetgeen, bij de wet, als noodzakelijke vereischten eener polis is voorgeschreven;

3°. Naauwkeurig, in een daartoe aan te leggen register, afschrift te houden van de polissen, door hunne tusschenkomst gesloten;

4°. In hetzelfde register op te nemen en beknoptelijk te vermelden de aanteeke-

ningen, papieren en bescheiden, die zij aan de verzekeraars, bij de invordering van schade, hebben overgegeven, en de berigten en brieven welke door hunne tusschenkomst aan de verzekeraars, gedurende den loop der overeenkomst of daarna, mogten zijn medegedeeld;

5°. Bij de schadevergoeding, aan den eerstgeteekend hebbende verzekeraar, benevens de schade-rekening, over te geven eenen door hen geteekenden staat van alle papieren en bescheiden, tot regtvaardiging dier schade-rekening dienende;

6°. Aan de verzekerden of aan de verzekeraars, zoo dikwijls deze dit ten hunnen koste vorderen, te geven voor waar geteekende afschriften der polissen, berigten, brieven en aanteekeningen, hierboven vermeld.

Alles op straffe van vergoeding van kosten, schaden en interessen.

Art. 681. Indien bij eenige handelsaangelegenheid, zoo is het bij de zeeverzekering dat de dienst van

den makelaar noodzakelijk wordt. Niet alleen zijn veeltijds verzekeraars en verzekerden in verschillende landen woonachtig, in welk geval de laatsten wel eenen commissionnair of correspondent dienen te gebruiken, maar ook de kooplieden *in loco* woonachtig, kunnen niet zelven bij de assuradeurs rond gaan, om onderteekeningen in te zamelen; daarenboven bezitten zij zelden de noodige ervarenheid om de vorderingen der assuradeurs te beoordeelen en te beantwoorden. Zij gebruiken derhalve gaarne eenen bedreven tusschenhandelaar, die dat alles weet, en gewoon is daar mede om te gaan, en wanneer men voor een ander assurantie moet doen, is het een troost om door het gebruiken van een wel befaamden makelaar buiten verantwoording te kunnen blijven. Het is dan ook in de groote handelsteden, zoo dra de assurantie levendigheid kreeg, in zwang gekomen. In de uitvoerige makelaarsverordening van Barcelona van 1372, worden de assurantiemakelaars nog niet gevonden, doch wel als bestaande zaak in de assurantie verord. van 1435 (bij CAPMANY, II. D. bl. 387). In den *Guidon* wordt hunne plaats ingenomen door een algemeen beambte onder den naam van *greffier des Polices*, aan wien wij omtrent dezelfde werkzaamheden, als hier, vinden opgedragen. In het formulier van Koning FILIPS komt een premiebetaler voor, onderscheiden van den verzekerde, schoon ter zelver stede, en heet ENRIQUEZ. In de Amsterdamsche Ordonnantie van

1598 zijn zij in vollen gang, en worden teregt gewezen, omtrent als hier, doch daarenboven met sterke penale bedreigingen.

De eerste handeling is hier het sluiten van de assurantie met den assuradeur, op last van den verzekerde; daarop moet de makelaar, binnen 24 uren eene zakelijke nota afgeven, en binnen acht dagen de Polis opmaken, welke loopen van den dag waarop de overeenkomst gesloten is, art. 260. Deze nota wordt in onze wet als een bewijsmiddel voorgesteld, en dit kan verstaan worden zoo wel van de *res ipsa*, als van de bedingen, verg. art. 358.

Dewijl echter hierbij alleen de verzekeraar, en wel de eerste, genoemd wordt, de verzekerde niet, zal wel hoofdzakelijk het laatste bedoeld zijn. De bedingen worden meest door den assuradeur gemaakt, als zoo vele uitzonderingen van risico, waar mede hij niet te doen wil hebben. Komt nu eenige dagen later de makelaar met de Polis, en deze luidt niet juist zoo als overeengekomen is, zoo is het gewis een groot gerijf dat men den makelaar zijne eigene nota op het lijf houden kan; daarmede is dan aan alle misverstand en geschil een einde gemaakt. Verg. overigens het Ontwerp van 1809, art. 635.

Onze wetgever zegt niet, zoo als de *Code* doet, art. 79, dat de makelaar de Polis opmaken moet, maar onderstelt het, en spreekt alleen zóó als zij hier doet, omdat men veelal gedrukte formulieren heeft, welke maar behoeven te worden ingevuld,

en wij weten dat zelfs oudtijds een formulier voor alle verzekeringen, *mutatis mutandis*, was voorgeschreven bij de wet; dat doet zelfs nog de Hamb. Verordening in 1731, schoon men zich daar nu weinig aan houdt. Verder moet de Polis op een register worden overgeschreven, en op hetzelfde register summierlijk geboekt alle aandieningen; hier van kunnen dan de belanghebbenden ten allen tijde afschriften bekomen. Voorts zal de makelaar, in geval van verlies, de schaderekening opmaken, of overleggen, indien men hem daartoe gebruiken wil, met eenen geteekenden staat van de bewijsstukken. De bewijsstukken zelve worden niet overgegeven; (a) schoon natuurlijk de assuradeurs daar van inzage kunnen verlangen.

Eindelijk is een gewoon bedrijf van deze makelaars, het innen, uitbetalen, en voorschieten van de premie; het welk wij afzonderlijk geregeld vinden bij art. 682 en volg. In vroegere tijden, toen de assurantie niet zoo druk ging, was het eene bestendige gewoonte, dat de verzekeraar bij het teekenen van de Polis de premie ontving, waar van de oude formulieren getuigen, zie de Polis NICOLAAS VAN EMEREN bij Koning FILIPS (anders die bij CLEIRAC, achter den *Guidon:* doch zie de aanteekeningen op Ch. 20, art. 4). In de aangehaalde Barcelonische

(a) De onderdeelen n°. 4 en 5 schijnen elkander hierin tegen te spreken; doch zie in het Ontwerp van 1809, art. 635.

verordening is het zelfs op straffe van nietigheid voorgeschreven, en de vermelding een vereischte; hetgeen nog in zeer late tijden tot verkeerde beoordeeling van het contract verleid heeft, zie BÜSCH I. D. bl. 337. Bij toenemende levendigheid evenwel, en ook wel ter zake van anders medebrengende locale inrigtingen, is men daar van afgegaan. De makelaar die de assurantie sluit, gaat niet rond met een zak geld om premiën te betalen, maar blijft dezelve aan den assuradeur schuldig, die deswegens met hem eene openstaande rekening houdt. (a) Even zoo gebeurt het, dat de verzekerde ze schuldig blijft aan den voorschietenden makelaar. Daar bij kan het dan voorkomen, dat, hetzij de makelaar, hetzij de verzekerde handelaar, is komen te failleren, voor welke twee gevallen de wetgever hier heeft willen zorg dragen.

Art. 682. Indien de premie, bij de teekening der polis eener zee-assurantie, niet is uitbetaald, is de makelaar, door wiens tusschenkomst de verzekering is gesloten, tot de voldoening daarvan, als eigen schuld, gehouden, behoudens nogtans het verhaal van den

---

(a) Van misbruiken hier bij voorkomende getuigt BÜSCH, en met name eene Notificatie van den Raad der stad Hamburg van 1761, achter de *Assec. Ordn.* afgedrukt: doch de klagten van de assuradeurs, dat de premiën zoo slecht inkomen, zijn veel ouder. Zie de overeenkomst onderling van 1677, bij LANGENBECK, bl. 425.

verzekeraar op den verzekerde zelven, voor zoo verre deze niet bewijst dat de premie door hem aan den makelaar is voldaan; blijvende in allen gevalle de verpligtingen van den verzekeraar jegens den verzekerde stand houden.

De makelaar is voor de premie niet aansprakelijk, indien bij de polis is bedongen, dat dezelve niet dadelijk zal worden betaald.

Art. 682 zegt: *De makelaar is tot de voldoening van de premie als eigen schuld gehouden.* Juristisch laat zich dat dus verklaren. De makelaar is in de eerste plaats de gemagtigde van den verzekering zoekende handelaar, niet van den assuradeur, die contracteert zelf; evenwel als de assurantie gesloten is, dan kan men, in aanmerking nemende het algemeen bestaande gebruik, en op grond dat hem de verzekeraar de Polis heeft in handen gegeven, wel beweren, dat hij last heeft om de premie te ontvangen, dewelke hij natuurlijk den assuradeur schuldig wordt, en dus is hij denzelven *actione mandati directa* gehouden. Dit kan intusschen alleen gezegd worden, wanneer de premie niet wordt gecrediteerd. Met dit laatste toch, geeft de verzekeraar altans, wanneer het in de Polis staat, genoegzaam te kennen, dat hij dezelve met den geassureerde verrekenen wil, en dat dus de makelaar ze niet moet gaan ontvangen. Hier bij valt ook nog

te herinneren, dat in het eerste geval, de makelaar niet alleen voor de premie kan worden aangesproken, om dat hij ze *heeft* ontvangen, maar ook op grond dat hij ze ontvangen moest en konde; hij is dan in *culpa*, als hebbende den aangenomen last niet uitgevoerd. Uit het gezegde blijkt verder, dat het niet is een borgtogt, of een *del credere*, als mede dat de verzekerde, al is de makelaar aansprakelijk, niet te min aan den assuradeur *ex contractu* verbonden blijft; terwijl hij aan den anderen kant bevoegd is om den makelaar de premie te betalen, de welke door faillissement verloren gaande, het zijne schade niet wezen zal. De assuradeur moet dan zien, hoe hij die premie uit den failliten boedel krijgt, waar toe hem art. 683, met een privilegie gedurende ééne maand, te hulp komt. Die maand loopt niet van den dag dat de assurantie gesloten is, schoon dat eigenlijk zoude wezen de *dies contracti mandati*, maar eerst na de uitbetaling van de premie door den verzekerde aan den makelaar, te weten: het regt op de penningen (zoo als het hier heet), begint eerst wanneer die penningen in den failliten boedel komen; met andere woorden, de *actio mandati* (voor zoo verre), wordt eerst dan geboren.

Art. 683. Indien de verzekerde de premie aan den makelaar heeft uitbetaald, en deze, binnen den tijd van ééne maand na de uitbetaling, is gefailleerd, heeft de verzekeraar

regt op die penningen, bij voorrang boven alle schuldeischers van den makelaar, met uitzondering der kosten van executie en van boedelredding.

Art. 684. De makelaar de premie aan den verzekeraar hebbende voldaan, behoeft de polis, welke hij mogt in handen hebben, aan den verzekerde niet uit te leveren, zoo lang deze hem de uitgeschotene penningen niet terug geeft.

Bij faillissement van den verzekerde is de makelaar die de polis nog in handen heeft, bevoegd om de door den verzekeraar nog verschuldigde schade te innen, ten einde daaruit aan zich zelven het beloop der premie te voldoen, behoudens zijne verpligting om het overschietende aan den boedel van den failliet te verantwoorden.

Art. 685. In geval de polis aan den verzekerde is uitgereikt, doch de door den verzekeraar verschuldigde schade nog niet geheel aan eerstgemelden, vóór zijn faillissement, is uitbetaald, heeft de makelaar die de premie heeft voorgeschoten, regt van voorrang op de uit dien hoofde, nog te ontvangen gelden,

zonder aanzien of de schade vóór of na het faillissement zij voorgevallen.

Art. 684 en 685. Aan den anderen kant zorgt de wet voor den makelaar, die de premie heeft voorgeschoten, en die deswegens heeft *actio mandati contraria* tegen den verzekerde met een retentieregt aan de Polis, zoo heet het in de beide opstellen, van 1809 en van 1830; en het is wel bloote taalzifterij dat die uitdrukking hier niet behouden is. Men kan daar uit wel niet besluiten, dat de Polis voor den geassureerde, om zijn regt uit te oefenen, onontbeerlijk is, of dat de verzekeraars alleen tegen teruggave van de Polis tot betaling gehouden zijn, zoo iets staat niet in de wet, verg. art. 167, en het bewijs van de assurantie konde nog *aliunde* genomen worden, verg. art. 258; nuttig is het evenwel, omdat het bezit van de Polis voor den geassureerde eene groote gerijfelijkheid oplevert, wanneer het op bijzondere bedingen, op verklaringen en opgaven, verg. art. 681 1°. aankomt, die zich zeer moeijelijk *aliunde* laten waar maken. Het terughouden is derhalve wel een geschikt middel *ad fatigandum debitorem*, dat hij het voorgeschotene teruggeve.

Dit terughouden kan ook nog van dienst zijn, wanneer de verzekerde, die de premie niet heeft teruggegeven, komt te failleren; niet dat daar mede de curatoren in den failliten boedel tot betaling

kunnen genoodzaakt worden, zij behoeven niet te betalen, en de makelaar moet het gemeene lot van alle de schuldeischers deelen; alleen in het bijzondere geval, dat juist ter zake dezer verzekering, waartoe de premie en de Polis betrekking hebben, schadevergoeding te vorderen valt, kan de makelaar, met de Polis in de hand, als gesubrogeerd in de regten van den verzekerde, den assuradeur aanspreken, en uit de betaling zich zelven voldoen. Heeft de makelaar de Polis reeds afgegeven, dan is zijn toestand minder gunstig, hij kan de verschuldigde vergoeding niet innen, maar moet zich in den failliten boedel melden, als bevoorregte schuldvorderaar.

Wat den regtsgrond van de hier besproken privilegiën betreft, privilegiën zijn, als *jura singularia*, altoos van eene positive, ja anomalische natuur; deze zijn blijkbare begunstigingen, op algemeen belang gegrond. Door het assurantiewezen is de groote zeehandel alleen datgene kunnen worden, wat hij is, en de assuradeurs kunnen alleen bestaan door hunne premiën, daarom zoekt de wetgever hen voor het verlies van premiën te beveiligen. Niet minder van belang is het, dat de assurantiemakelaars beschermd en in stand gehouden worden, en dat zij bij hunne voorschotten niet te kort komen. Het is waar, die vrijwillig crediet gegeven heeft moet er niet beter aan zijn dan anderen, doch in dezen is het crediet geven niet zoo zeer vrije keus als wel een noodwendig gevolg van eenen staat van

zaken door den ontwikkelingsgang van den koophandel te weeg gebragt.

Elders evenwel wordt het meestal niet gevonden. In Hamburg is stellig het tegendeel verordend (Tit. XXIII. art. 8). In Frankrijk is de verzekeraar gewaarborgd door een privilegie op het schip, en wanneer dat niet bestaat, kan hij, in de meeste gevallen althans, compenseren, zie *Code de Commerce*, art. 191 n°. 10; zoo is het ook naar het *Preussische Landrecht*, § 2115 en 2116. Daarentegen geeft het Engelsche regt den makelaar een verband op de Polis voor zijne geheele met den verzekerde openstaande rekening, dus ook voor andere voorgeschoten premiën; zie MARSHALL, bl. 308. Zoo ver drijft het onze wetgeving niet. Men houde in het oog, bij art. 683, dat naar gemeene regten een lastgever om gelden te innen daar voor niet bevoorregt is in den boedel van zijnen lasthebber; alleen kan in het omgekeerde geval het retentieregt van den lasthebber daar uit worden afgeleid, Burg. Wetb., art. 1849. Zelfs in ons handelsregt komt het tegendeel voor. Die wissels om te incasseren overgezonden heeft, kan de wissels wel reclameren, maar op de geïncasseerde penningen is hij niet bevoorregt, zie art. 242.

Opmerking verdient dat in deze afdeeling alleen eene gebruikelijke bevoegdheid ondersteld wordt om premiën te ontvangen, niet ook om assurantiegelden in te vorderen: waar toe dus de makelaar, zonder bijzonderen last van den verzekerde, buiten faillis-

sement van den verzekerde, als de voorgeschoten premie nog niet is terug gegeven, niet gemagtigd is, volgens art. 684. In Engeland evenwel wordt geoordeeld, dat wanneer de Polis in handen van den makelaar gelaten is, hij niet alleen bevoegd, maar verpligt is, om de schadevergoeding in te vorderen, als zijnde een *mandatum tacitum*, zie MARSHALL, bl. 310.

Men heeft zich daar te land mede veel bezig gehouden, met de vraag, of de verklaring, welke in vele Polissen eene gangbare formule is (zie de Hamburgsche formulieren), *dat de premie voldaan is*, den verzekeraar van alle regt versteekt om die premie als nog te vorderen. Tegen den verzekerde, zegt men, heeft hij nu geene actie. Het *Preussische Landrecht*, § 2114, daarentegen, en ook de Hamburgsche assurantie (BÜSCH I. bl. 339, wel naar de leer van het Romeinsche regt, zie de L. 14, § 2. C. *de non num. pec.*, IV. 30.) vergunt hem nog dertig dagen om in te vorderen. Bij ons moet die vraag naar het gemeene regt beoordeeld worden, waar tegen men art. 258 al. niet kan aanvoeren.

TIENDE TITEL.

VAN VERZEKERING TEGEN DE GEVAREN VAN DEN VERVOER TE LANDE EN OP RIVIEREN EN BINNENWATEREN.

Deze titel werd hier ingelast bij de wet van 26 December 1835, *Staatsblad* n°. 48. Als bronnen werden gebruikt de *Handvesten van Amsterdam*, IV. tweede vervolg, bl. 94 en 95. Men kan vragen of deze titel op de verzekering van schepen ook toepasselijk is, en dit schijnt bevestigend te moeten beantwoord worden.

Schoon deze beide verzekeringen al vroegtijdig voorkomen (zie het zeventiende hoofdstuk van den *Guidon*), zijn nogtans regtsgeleerdheid en wetgeving daarbij weinig werkzaam geweest. In het uitvoerige *Preussische Landrecht* vindt men zoo goed als niets, en het plan der Rijnvaartverzekerings-maatschappij bij MIRUSS, II. deel, bl. 208 bevestigt die armoede. Men ziet terstond dat alles naar de zeeverzekering is nagemaakt, met eenige willekeurige veranderingen. Zoo valt b. v. volgens die bepalingen, wel het ristorno weg, maar niet het abandonnement, schoon dit laatste anders gemeen-regtelijk is uitgesloten, *Allg. Landr.*, § 2330 verg. met § 2364. In de Ham-

burgsche verordening wordt alleen het Polis-formulier gevonden, maar geene bijzondere voorschriften, schoon het landvervoer daar beduidend is, en op de Elve ook nog al schade geleden wordt, waar over zie BÜSCH, I. bl. 322.

Het is dan ook geen wonder dat onze wetgevers van dezen nieuwen titel in hun wetboek zoo weinig hebben weten te maken. Men moet zich maar, *mutatis mutandis*, aan de zeeverzekering houden. Een noodwendig onderscheid is de duur van de risico. Niet zoo lang de reis duren zal, maar zoo lang zij duren mag, indien zij niet eerder afloopt, volgens den vrachtbrief, treft den assuradeur het gevaar. De aanvang en het einde zijn verder niet technisch maar *naturaliter* geregeld; de risico begint met den ontvang, en eindigt met de aflevering der goederen; verg. art. 627. Op het overladen of overschepen zal het in den regel ook niet aankomen, iets, waar tegen evenwel de te voren genoemde Rijnvaartverzekeraars eene stipulatie maken.

Van veel meer gewigt dan deze appendix-verzekeringen, maar ook van vrij wat meer studie is de daarna volgende.

Art. 686. De polis moet, behalve de vereischten bij artikel 256 vermeld, uitdrukken;

1°. Den tijd binnen welken de reis moet zijn afgeloopen, indien dezelve bij den vrachtbrief is bepaald;

2°. Of dezelve al of niet onafgebroken moet worden voortgezet;

3°. Den naam van den schipper, den voerman, of den expediteur, welke de vervoering heeft aangenomen.

Art. 687. De verzekeringen, welke tot voorwerp hebben de gevaren van vervoer te lande, of langs de rivieren en binnenwateren, worden in het algemeen en naar de omstandigheden geregeld door de voorschriften der wet omtrent de verzekeringen ter zee, behoudens de bepalingen, in de volgende artikelen voorkomende.

Art. 688. Bij verzekering van goederen, begint het gevaar voor rekening van den verzekeraar te loopen, zoodra de goederen gebragt of besteld zijn aan het rij- of vaartuig, het kantoor of op zoodanige andere plaats alwaar men gewoon is het goed ter verzending te ontvangen, en eindigt wanneer dezelve ter plaatse hunner bestemming zijn aangekomen, en aldaar aan hun adres zijn afgegeven, of in de magt van den verzekerde, of van zijne gemagtigden, gesteld zijn.

Art. 689. Indien goederen verzekerd zijn,

welke te lande, of langs rivieren of binnenwateren, of bij afwisseling te lande en te water, moeten vervoerd worden is de verzekeraar in zoo verre ongehouden, als de reis, buiten nood, langs andere dan de gewone wegen, en anders dan op de gewone wijze, wordt afgelegd.

Art. 690. Indien de tijd van vervoer bij den vrachtbrief is bepaald, en daarvan bij de polis is melding gemaakt, is de verzekeraar ongehouden tot voldoening der schade, voorgevallen na den tijd, binnen welken de goederen hadden behooren te zijn overgevoerd.

Art. 691. Bij verzekering van goederen die te land, of wel bij afwisseling te land of te water, moeten vervoerd worden, blijft het gevaar voor rekening van den verzekeraar voortloopen, al ware het ook, dat de goederen, op reis, in andere rij- of vaartuigen worden overgeladen.

Art. 692. Hetzelfde heeft plaats bij verzekering van goederen, welke langs de rivieren of binnenwateren moeten vervoerd worden, wanneer de goederen in andere vaartuigen worden overgeladen, ten ware de verzekering

op goederen, in een bepaald vaartuig te laden, mogt gesloten zijn.

Zelfs in dit laatste geval blijft het gevaar, bij overlading in andere vaartuigen, voor rekening van den verzekeraar doorloopen, wanneer dezelve, ten einde het vaartuig bij laag water te ligten, of uit hoofde van andere noodzakelijke redenen, is geschied.

Art. 693. Bij verzekering van goederen, die te land verzonden worden, is de verzekeraar ook voor de schade en verliezen aansprakelijk, veroorzaakt door schuld of schelmerij van de met de aanneming, den vervoer en bezorging belaste personen.

Art. 694. De bepalingen van de vijfde afdeeling van den negenden titel zijn insgelijks op de verzekeringen, in dezen titel vermeld, toepasselijk.

Art. 695. Het staat aan partijen vrij om, bij beding, van de bepalingen, hierboven bij artikel 688 en volgende vermeld, af te wijken.

ELFDE TITEL.

VAN AVARIJEN.

Eene leer welke met die van de zeeverzekering naauw zamenhangt, gelijk wij reeds bij art. 646 hebben kunnen opmerken. Uit dien hoofde schijnt het raadzaam, hier niet dadelijk de achterwege gebleven brand- en levensverzekeringen te laten volgen, welke geheel buiten de grenzen van het zeeregt liggen, maar eerst nog die avarijen af te handelen, waar van de kennis voor een zeeverzekeraar en voor een zeeverzekerde, althans voor die van zijnen rade, onontbeerlijk is. (a)

De bronnen zijn (voor zoo veel het de verzekering niet betreft), de oude zeeregten, in de eerste plaats de merkwaardige Pandektentitel: *de lege Rhodia de jactu.* Ook in de Συγγραφὴ ναυτικὴ bij DEMOSTHENES in zijne rede tegen LACRITUU wordt op de avarij, althans op de voornaamste *species*, den *jactus*, acht genomen. Wij mogen verder te dezer plaatse niet onvermeld laten de oude stadregten van steden, die vroeg zeehandel gedreven hebben, van dien aard zijn de Hamburgsche stadregten van 1270, en van volgende jaren.

(a) Tegen deze volgorde verklaart zich sterk MENNO-PÖHLS, *Seerecht* II. § 440.

De literatuur is in dezen zoo overvloedig, dat men noodwendig clasificeren moet. Wij kunnen onderscheiden:

A. Werken van algemeenen inhoud:
   a. die over Zeeregt, b. v. VALIN, HOLT, VAN KALTENBORN en anderen,
   b. die over assurantie, b. v. EMÉRIGON, BALDASSERONI en anderen;
   c. die over huurcontract, b. v. POTHIER;

B. Monografiën:
   a. onder den titel *de lege Rhodia;* zijn zeer talrijk, zie bij GLÜCK, *Ausf. Erläut*, § 883. XIV. bl. 199, onder de nieuwere schrijvers AUG. DE SCHRIJVER, *comment. sur la loi Rhodia de jactu.* Bruxelles 1844;
   b. onder den titel van avarijen zijn mede niet weinige.

Van beide vindt men ook opgaven, die evenwel lang niet volledig zijn, in PARDESSUS, *Bibliothèque*, en bij MENNO-PÖHLS, *Seerecht*, II. § 441 nota 1. Onder de nieuwere schrijvers verdienen vermeld te worden:

R. STEVENS, *on average.* London 1817.

L. R. BAILY, *General average.* London 1851, weder uitgegeven 1856.

HOPKINS, *Handbook of average.* London 1857.

ERNST FRIGNET, *Traité des avaries communes et particulières suivant les diverses législations maritimes*, 2 vol. Paris 1859.

Onze Nederlandsche zeeregtsliteratuur is in dezen geenzins arm. Voor alle anderen valt te roemen het gulden tractaat van het regt der Nederlandsche avarijen gemaakt bij Mr. QUINTYN WEYTSEN, sedert 1555 raadsheer van het hof van Holland, geboortig van Ter Vere, gestorven in 1565. Het schijnt geschreven na 1563, en voor het eerst te zijn gedrukt te Leiden in 1617; sedert werd het meermalen herdrukt, in het boek der zeeregten, en bij VERWER. Men heeft er ook eene Latijnsche en eene Fransche vertaling van. Omgewerkt werd het door CASAREGIS, en met aanteekeningen verrijkt door SIMON VAN LEEUWEN, („den ernstigen Leidenaar"), waar bij in de Latijnsche vertaling nog andere gekomen zijn van MATHEUS DE VICQ.

Behalve den titel bij DE GROOT, *Inl.* III. 29, met VAN DER KEESSEL, *Thes.* 780 en volg., hebben wij BIJNKERSHOEK, *Quaest. Juris Privati*, *Lib.* IV. *Cap.* 24.

De nieuweren zijn:

PIETER SANDERUS. *Beredeneerd vertoog over de vorderingen van contributie, op de eigenaars, afladers of geconsigneerden van verlorene goederen, als avarije-grosse, en over de thans daaromtrent plaats hebbende practijk bij de Hollandsche assurantiekameren.* Amsterdam 1802, 8°.

Mr. WILLEM HESSEN. *Judicieele formulieren concernerende de zeezaken en avarijen.* 's Gravenhage 1776.

Voorts hebben wij eene Hollandsche vertaling van het vierde deel van BALDASSERONI (met weglating

van de bijgevoegde adviezen, gewijsden en *casus*), onder den titel, *Verhandelingen over de avarijën door den ridder* ASCANIO BALDASSERONI, *uit het Italiaansch vertaald door* Mr. C. VOLLENHOVEN. Amsterdam 1808.

Van de vele academievoortbrengselen verdient genoemd te worden: P. VAN DER SCHELLING, *diatribe theor. pract. de lege Rhodia de jactu.* L. B. 1722, cap. 7. handelt van het Nederlandsche regt.

Deze schrijvers zijn, wat onzen titel betreft, middellijker wijze mede onder de bronnen te rekenen, zekerlijk althans de drie eerstgenoemden; waartoe verder behooren, even als bij de vorige titels meestal, de *Code* en de Ordonnantie; doch is de afwijking en vermeerdering aanzienlijk.

Reeds de rubrieken kondigen zich anders aan. De *Code* heeft twee titels: een van avarijen, en een ander van het werpen en van den omslag, als of het werpen niet de eerste en oudste avarij-casus was! als of het hoe van den omslag niet de hoofdvraag in de avarij-leer uitmaakte, en als of dat alles niet onder eenen titel behoorde!

Onze titel heeft twee afdeelingen. In de eerste wordt bepaald, wat, en hoe velerlei, de avarijen zijn, en hoe de bijzondere avarijen behandeld moeten worden; in de tweede, hoe de avarij-gros moet worden omgeslagen.

Over ons regt zie ook J. A MOLSTER, *Handboek voor de leer der avarijen, vooral ook voor die der avarij-gros.* Amsterdam 1856.

EERSTE AFDEELING.

VAN DE AVARIJEN IN HET ALGEMEEN.

De inhoud van deze afdeeling laat zich verdeelen als volgt:

1°. Wat avarij is, wat tot *groote* en wat tot *bijzondere* avarijen gerekend wordt, wat geene avarij is, en naar welk beginsel zoodanige schade gedragen wordt, art. 696—708;

2°. Hoe in geval van verzekering de bijzondere avarij berekend wordt, art. 709-711;

3°. Afzonderlijk, hoe dit geschiedt in geval van een verzekerd schip, art. 713—718;

4°. Welke avarij niet aan den assuradeur komt, art. 719;

5°. Hoe onderscheiden assuradeurs op het schip, en op de vracht, als mede op de lading (of ook op beide), te zamen loopen, art. 720;

6°. Van de betaling der avarijen door den assuradeur, art. 721;

Art. 696. Alle buitengewone onkosten ten dienste van het schip en de goederen gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt; alle schade, die aan het schip en de goederen overkomt, gedurende den tijd, bij de derde afdeeling

van den negenden titel ten aanzien van het beginnen en eindigen des gevaars bepaald, worden als avarij gerekend.

Art. 697. Indien tusschen partijen niet anders is bedongen, worden de avarijen geregeld overeenkomstig de navolgende bepalingen.

Art. 698. Er zijn twee soorten van avarijen:

Avarij-grosse of gemeene avarij, en eenvoudige of bijzondere avarij.

De eerste wordt omgeslagen over het schip en de vrachtpenningen, en de lading; de laatste komt ten laste van het schip of van het goed afzonderlijk, hetwelk de schade geleden of de onkosten veroorzaakt heeft.

Art. 696—698. Bij de etymologie van het woord willen wij niet verwijlen. De gissingen der geleerden bewijzen genoegzaam, dat men die niet weet.

In Engeland zegt men *average*, dat in het dagelijksche leven eene gemiddelde rekening beteekent; overigens is de benaming bij alle Europesche natiën dezelfde.

Het beginsel van omslag en dragen komt uitvoeriger voor in de volgende afdeeling, art. 727, wij laten dat dus vooreerst rusten. Art. 698 zegt: *er zijn twee soorten van avarijen*, zoo ook de Fransche wet hier vrij gevolgd. Oudtijds waren er drie soor-

ten, te weten: behalve de *grosses* en *simples*, had men nog *menues avaries*, die ook wel *communes* genaamd werden, zekere loods- en kasteelgelden, b. v. bij het invaren van de Sond, en al dat gene wat onder art. 708, en in den *Code* onder art. 406 begrepen is, dat nu geene avarijen zijn. Dewijl die dingen regelmatig voorkomen, noemde men ze ook wel *ordinaire* avarijen, en *kleine*, omdat wanneer de kosten groot waren, zij tot de avarij-grosse gerekend werden. Eigenlijk kwamen zij geheel ten laste van de bevrachters en werden over deze omgeslagen, (a) doch hier en daar betaalde het schip er een derde in, zie WEYTSEN, § 4—6, welk gebruik later bij ons opgang gemaakt heeft; zie vooral de fraaije Thesis van VAN DER KEESSEL, 781, vergelijk mede hieronder art. 704. Bij stukvracht is het ook nu nog gebruikelijk, dat de schipper daar zekere percenten voor rekent, van daar de clausule in de cognoscementen: „benevens 15% voor *avarij* en kaplaken," verg. art. 708, eerste gedeelte op het einde; die avarij is te verstaan van deze kleine, want vervolgens heet het wederom: „en de avarijen volgens de usantien van de zee;" de laatste zijn de groote avarijen: avarij-gros; zie HOLT, II. bl. 122.

Hier bij valt op te merken, dat het geen thans simpele of bijzondere avarijen heet, bij WEYTSEN en bij VAN DER SCHELLING in de avarij-leer niet wordt

(a) Volgens het *Preussische Landrecht*, over de lading, naar lastgetalen.

opgenomen, maar met stilzwijgen voorbijgegaan. De reden hier van ligt in het spraakgebruik. In Frankrijk noemde men alle zeeschade avarij, zie SAVARY, *Dict. de comm.* op dit woord. Dat is ook in later tijd bij ons gangbaar geworden: *verba valent sicut nummi.* De Engelschen daarentegen verstaan onder hunne *average* zeeschade die omgeslagen wordt, (a) MARSHALL, bl. 540, en zoo schijnen de onzen eertijds ook gedaan te hebben, zelfs nog VAN DER SCHELLING, in zijne *diatribe* C. 7. § 4.

Uit het zoo even gezegde blijkt verder, dat wij de *gemeene* of *kleine* avarijen van vroegeren tijd in den grond nog hebben; wij merken het maar niet, omdat ze niet omgeslagen worden, en met het kaplaken zamengeworpen een slenterformulier geworden zijn, waar voor evenwel te betalen valt.

Art. 699. Gemeene avarijen zijn.

1°. Hetgeen aan den vijand of aan zeeroovers voor bevrijding of afkoop van schip en lading gegeven is. In geval van twijfel, wordt het steeds daarvoor gehouden, dat de afkoop in het belang van schip en lading heeft plaats gehad;

2°. Hetgeen tot gemeen behoud, of ten

(a) Opmerkelijk is dat in de oude Engelsche regtsboeken *average* ook spandiensten beteekent.

gemeenen nutte van schip en lading, heeft moeten worden geworpen.

3°. Kabels, masten, zeilen en andere gereedschappen, die men, ten zelfden einde, heeft gekapt of gebroken;

4°. Ankers, touwen en andere voorwerpen, die men almede, ten zelfden einde, is genoodzaakt geweest te laten slippen;

5°. De schade aan de in het schip gebleven goederen door het over boord werpen veroorzaakt;

6°. De schade, die aan het ligchaam van het schip opzettelijk is toegebragt om het werpen en ligten of bergen der goederen gemakkelijk te maken, of om de waterloozing te bevorderen, en de schade die alsdan door dat water aan de lading is toegebragt.

7°. De oppassing, genezing, het onderhoud en de schadeloosstelling van alle zich aan boord bevindende personen, die bij het verdedigen van het schip gewond of verminkt zijn geraakt.

8°. De schadeloosstelling of het rantsoen van hen die, in dienst van het schip

of de lading naar zee of naar land zijnde afgezonden, genomen, gevangen gehouden of slaaf gemaakt zijn;

9°. De gagien en het onderhoud van het scheepsvolk gedurende den tijd, dat het schip is verpligt geweest zich in eene noodhaven op te houden;

10°. De loodsgelden en verdere havenkosten die bij het in- en uitzeilen naar en van eene noodhaven moeten betaald worden;

11°. De huren der pakhuizen en bergplaatsen waarin de goederen die in het schip gedurende de reparatie in eene noodhaven niet kunnen blijven, moeten opgeslagen worden;

12°. De reclame-kosten, indien schip en lading zijn aangehouden of opgebragt en beiden door den schipper worden gereclameerd;

13°. De gagien en het onderhoud van het scheepsvolk, gedurende de voorz. reclame, indien schip en lading worden vrijgegeven;

14°. De kosten van ontlading, de ligterloo-

nen, mitsgaders de kosten om het schip in eene haven of rivier in te brengen, wanneer hetzelve door storm, vervolging van vijanden of zeeroovers, of uit eenige andere oorzaak, tot behoud van schip en lading daartoe genoodzaakt wordt; benevens het verlies of de schade aan goederen overgekomen door derzelver lossing en inlading, uit nood, in ligters of booten, en derzelver wederinlading in het schip;

15°. De schade aan het schip of aan de lading of aan beiden veroorzaakt, wanneer het schip om het gevaar der neming of van het vergaan te voorkomen, opzettelijk is op strand gezet, gelijk mede indien zulks in eenig ander dringend gevaar tot behoud van schip en lading heeft plaats gehad;

16°. De kosten en de hulploonen om het gestrande schip in het voorgaand geval weder vlot te maken, en alle belooning voor buitengewone diensten, ten einde het verlies of de neming van het schip te voorkomen;

17°. Het verlies of de schade door de goederen geleden die in geval van nood in ligters of booten zijn geladen, daaronder begrepen het aandeel in de avarij-gros door die goederen aan de ligters of booten verschuldigd, en wederkeerig het verlies of de schade aan de in het principale schip geblevene goederen, en aan dat schip zelf, na de ligting overgekomen, voor zoo verre die schade of dat verlies in avarij-gros vallen.

18°. De gagien en het onderhoud van het scheepsvolk, indien het schip, na het begin der reis, door eene vreemde Mogendheid, of door het uitbarsten van eenen oorlog, wordt opgehouden, zoo lang schip en lading niet van alle wederzijdsche verbindtenissen zijn ontslagen;

19°. De bodemerij-premie van geldsommen tot dekking der onkosten, in avarij-gros vallende, opgenomen;

20°. De premie om de kosten, bij het vorige nommer vermeld, te doen verzekeren,

of het verlies hetwelk door het verkoopen van een gedeelte der lading in eene noodhaven is geleden, ten einde die avarij-kosten te dekken;

21°. De kosten op het opmaken en bepalen der avarij-grosse vallende;

22°. De kosten, daaronder begrepen, de meerdere gagien en het onderhoud van het scheepsvolk, veroorzaakt door eene buitengewone en bij het sluiten der bevrachting niet voorziene quarantaine, voor zoo verre het schip en de ingeladene voorwerpen daaraan zijn onderworpen; en

23°. In het algemeen alle schaden die uit nood, opzettelijk veroorzaakt, en als onmiddellijk gevolg van dien, geleden zijn, en de kosten die, in gelijke omstandigheden, na de vereischte raadpleging, zijn gemaakt tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading.

Art. 699. Bij de groote avarij is het beginsel, dat het moet wezen eene opoffering tot en met gemeen behoud. Deze opoffering kan geschieden *naturaliter*, wanneer men uit nood een anker laat slippen, *civiliter*, wanneer in het gemeen belang

kosten gemaakt worden. Dat de opoffering eene vrijwillige daad wezen moet, ligt in het woord: het geschiedt wel uit nood, men deed liever anders, doch men konde het nalaten: „quamvis, si liberum esset, noluissem, tamen coactus volui;" (a) eene raadpleging, of ook maar een overleg, wordt in den regel niet gevorderd; veelal gedoogt het de omstandigheid niet, en dit geldt ook van gemaakte kosten, schoon n°. 23 het tegendeel schijnt te zeggen. Het genoemde beginsel vinden wij aan het einde van ons artikel uitgesproken, als eene *generalis clausula*, nadat de wetgever onder 22 nommeren al het mogelijke had opgenoemd; zoo ook in art. 701 f., waar bij nog komen moet art. 734; zie mede n°. 13 alhier. Of overigens de wetgever de daar bij gestelde grenzen nimmer is te buitengegaan, zal bij enkele punten nog de vraag kunnen wezen. Wat de twee en twintig nommeren betreft, bij alle welke wij niet behoeven stil te staan, de voornaamste zijn uit den *Code*, art. 400, 426 en 427 genomen, met eenige wijziging, en verduidelijkt, waar bij eenige andere, deels in de vorige zakelijk bevat, deels uit het gemeene zeeregt ontleend, gekomen zijn. Inderdaad is het verschil niet zoo groot als men naar de getallen 8 en 23 oppervlakkig vermoeden zoude. Bij velen zal men texten uit het Romeinsche regt kunnen bijbrengen.

(a) L. 21, § 5, D. Quod metus.

In n°. 1 heet het zeer goed: *hetgeen gegeven is*, en niet bepaaldelijk rantsoen of losprijs. Het gebeurt wel dat aan een roover, niet eene som geld, of een wissel, maar een deel van de lading gegeven wordt, om het overige te behouden; doch het moet gegeven, en niet genomen zijn: wanneer een schip geplunderd wordt, is het bijzondere avarij, volgens art. 701. L. 2, § 3, D. *de lege Rhodia.* Eene bijzonderheid van het Engelsche regt is, dat het rantsoeneren aldaar, bij Parlementsstatuten verboden is. (a) N°. 6 is in de hoofdzaak hetzelfde met n°. 3, of men den mast weg hakt, of een gat in het schip, kan, wanneer beide maar geschieden tot gemeen behoud, geen onderscheid maken. Zwarigheid maakt eenigzins de inlassching: *of bergen der goederen gemakkelijk te maken.* Wanneer men niet tot gemeen behoud, maar tot behoud van de goederen alleen, aan het schip schade toebrengt, moeten dat de goederen alleen misgelden; het schip heeft er geen nut van, dat er goederen geborgen worden, volgens art. 701, n°. 2. In art. 426 van den *Code* wordt hier niet van gesproken. Vermoedelijk heeft men gedacht aan het geval, dat om het schip te ligten, de lading er uit moest, en omdat snel te doen, of omdat men, wegens den stand dien het schip had aangenomen, er anders niet bij konde, openingen hebben moeten gehouwen worden. Daar bij onder-

(a) Onder GEORGE III.: regeringsjaren 22, 33, 43.

stellen wij, dat wanneer het schip niet spoedig geligt wordt, beide schip en lading gevaar loopen; verg. n°. 14 en 16. De Fransche wet legt hier op nadruk, vorderende in zoodanig geval overleg en besluit: *délibération.*

N°. 7 zegt niet, zoo als de Fransche wet, *des matelots*, maar alle zich aan boord bevindende personen; verg. het geen wij bij art. 528 hebben vermeld; zie voorts art. 424 f.

Bij n°. 8 verg. art. 434: dat op het woord *rantsoen* geen gewigt te leggen is, hebben wij aldaar gewaarschuwd.

N°. 9 en 10. *Verpligt geweest zich in eene noodhaven op te houden.* De Fransche wet drukt zich hier bij omzigtiger, en in overeenkomst met het beginsel uit: „gedurende het herstellen van schade „vrijwillig geleden tot gemeen behoud." Wanneer het schip door weer en wind schade lijdt, behoeft de lading daar niet in te dragen, dus ook niet in de gevolgen van dien, hoedanige zijn de kosten van het oponthoud. Met moeite heeft zich het Engelsche regt van deze valsche leer ontdaan, zie MARSHALL, bl. 542, dien men hier vooral moet nalezen. Aan den anderen kant wordt niet meer gevraagd of de bevrachting al of niet bij de maand is aangegaan, het geen in den *Code* onderscheid maakt; onze wetgevers hebben dat weggelaten in overeenstemming met art. 478.

N°. 11. De ontlading geschiedende om te kunnen

vertimmeren, en de vertimmering het gevolg zijnde van eene opoffering tot gemeen behoud, moet zekerde pakhuishuur in de groote avarij komen; doch onze paragraaf gaat hier, even als die van n°. 9, veel verder.

N°. 12 en 13. Deze twee dingen laten zich beter onder het beginsel brengen. Men moet hier bij het reclameren denken aan den eersten *actus*, waar toe de schipper bij art. 365 verpligt wordt, niet aan een eigenlijk proces, waar toe de reeders en inladers eerst zelve besluiten moeten, en dat ieder hunner, wanneer zij zich niet opzettelijk vereenigen, voeren zal ten zijnen koste, verg. art. 656. Het hier bedoelde is te vergelijken met n°. 1. Al is het aanhouden nog zoo ongegrond, wanneer de schipper niet reclameert, loopen schip en lading groot gevaar om prijs verklaard te worden; de schipper mag dus wel kosten maken om dat ongeluk voor te komen, er is ook wel *periculum in mora;* hij offert dus eene som geld op om schip en goed van de onregtvaardige overmagt te bevrijden; of hij dat geld nu aan een zeeroover of aan een advocaat uittelt, is ten dezen opzigte eenerlei. Maar te letten valt, dat niet alleen de kosten moeten voor beide, schip en lading, gemaakt zijn, maar dat ook de casus beide betreffen moet, te weten, dat het bij de aanhouding op beide gemunt was, art. 701, n°. 4, verg. art. 502 en 503. Over buitensporige eischen, waar toe bij ons eertijds deze soort van avarij-gros aanleiding gaf, handelt het vertoog van SANDERUS.

De beperking aan het slot van n°. 13: *indien schip en lading worden vrijgegeven*, moet evenzeer van n°. 12 verstaan worden, zijnde het een algemeen beginsel in art. 734, dat het behoud moet gevolgd zijn, gelijk te voren met een woord is aangeduid.

Wat zal regtens zijn, wanneer een van beide worden vrijgegeven? zie *Code*, art. 423.

N°. 14. Ook hier bij moeten wij zoeken het beginsel te behouden. Niet wanneer een schip door storm geleden heeft, en om zich te herstellen ergens binnenvalt, waar bij het gebeuren kan dat men ligters gebruiken moet, maar veeleer wanneer men binnenloopt om eenige ramp te ontgaan, die nog niet geleden is, die alleen dreigt, even als wanneer men gejaagd wordt. De kosten van dat binnenloopen, waar toe de ontladingskosten en het ligtergeld ontwijfelbaar behooren, zijn dan eene opoffering ter gemeener behoudenis.

Onze paragraaf zegt: *of uit eenige andere oorzaak;* verg. Wisbysche Zeeregten, art. 55. Veelal brengt men hier toe het geval, dat een schip te diep gaat om over de baar te komen, voor den mond der rivier of haven gelegen, zoo dat men uit dien hoofde goederen lossen moet. Dit is genomen uit de L. 4. D. *ad L. Rhodiam*, waar bij echter weinig gelet wordt op de woorden: „ne aut extra flumen peri„clitetur, aut in ipso ostio vel portu," hoewel er ook dan nog veel tegen te zeggen zoude vallen; zie

BIJNKERSHOEK, t. a. pl. p. 722. (a) Bij ons is hier voor gezorgd in art. 702.

N°. 15 en 16. Onze lieden spraken hier bij van *strangen* en *prangen*. Strangen, zegt VERWER in zijne (aanteekeningen op het plakaat van Koning FILIPS, tit. *van schip*, art. 660, is: „aan den grond komen „te zitten, met behouden schip;" doch het schijnt wel eene bloote variante in de uitspraak; (b) zie BILDERDIJK, *Geslachtlijst der Naamwoorden*, op het woord *strand*. Het *prangen* is uit nood overmaat van zeilen voeren (*a press of sail*), om den vijand, of ander gevaar te ontgaan; men brengt er ook toe het digt aan den wind houden, zoo dat stengen en zeilen meer te lijden hebben; breekt of scheurt er dan iets, zoo is het avarij-gros, en behoort als nu onder n°. 3; zie vooral MARSHALL, bl. 546, doch ook BÜSCH I. p. 359. De woorden: *om het gevaar te voorkomen*, zijn hier van groote waarde; zij dienen tot behoud van het beginsel, waar van elders in dezen op eene verregaande wijze afgeweken wordt, zie *Preussisches Landrecht*, § 1822 en 1823 (Th. II. Tit. 8) en MENNOPÖHLS, § cit. bl. 641, die zich daar bij op het aangehaalde art. 55 van de Wisbysche Zeeregten beroept, dat evenwel niet volkomen denzelfden casus behandelt.

(a) Iets anders is ook nog hetgeen in art. 56 der Wisbysche Zeeregten gezegd wordt.

(b) In de oudere uitgaven van WEYTSEN heet het: goederen die aan *strange* komen, bij VERWER, aan *strand*.

N°. 17 in de hoofdzaak reeds onder n°. 14 uitgedrukt, behoorde wel in den zin van dat artikel te worden verklaard, zoo dat de woorden *uit nood* verstaan werden van een gevaar waar in men zich, om een grooter te ontgaan, vrijwillig begeven had, even als in n°. 15 wordt ondersteld; daar voor spreekt ook art. 701, n°. 1 f. Het is echter eenigzins onzeker of men het zoo eng gemeend heeft, verg. het gezegde over n°. 14 en zie VAN DER SCHELLING t. a. pl. § 5, n°. 2 en 8, en MENNO-PÖHLS, bl. 643. De omzigtigheid echter waar mede deze *casus* hier beschreven staat, zoude dat toch doen denken; waar toe mede aanleiding geeft de onderstelling uitgedrukt in de woorden: *en wederkeerig — geblevene goederen*, dat namelijk slechts een gedeelte van de lading in de ligters overgeladen is; zie echter VAN DER SCHELLING, t. a. pl. n°. 9.

Overigens komen hier bij eenige bijzonderheden:

a. Op die reis in de ligters kan wederom avarij-gros gevallen zijn, welke van de zich daar in bevindende goederen gevorderd wordt; dewijl dat bevinden is het gevolg eener handeling tot gemeen behoud ondernomen, moet de avarij-betaling, daar bij voorkomende, even zeer vergoed worden als de schade aan de goederen zelven gekomen.

b. Wanneer nu geligt is uit nood kan het schip nog schade bekomen; deze is in den regel geene avarij-gros, het kan nogtans avarij-gros wezen, wanneer namelijk het schip vrijwillig is op strand

gezet, volgens n°. 15, en de schade aan het schip sedert toegekomen, een gevolg daar van is.

Zoo kan men het nemen, volgens het beginsel in n°. 23 uitgedrukt, en dat is het betere; evenwel kan evenzeer iets anders bedoeld zijn, te weten: de woorden *voor zoo verre* enz. kunnen wel zoo te verstaan zijn: wanneer, na dat de goederen in de ligters gekomen zijn, aan boord van het schip wederom een avarij-casus voorvalt; want de betrekking tusschen schip en lading duurt voort, ofschoon de goederen niet aan boord zijn. Daar bij past bijzonder dat ook van de aan boord gebleven goederen hetzelfde gezegd wordt. Hier voor spreekt de *Memorie van Toelichting* van 23 Maart 1835, VOORDUIN X. bl. 469. „omdat de gemeenschap is blijven bestaan."

N°. 18. Uit het gewone avarij-beginsel laat zich dit wel het allerminst afleiden. De schipper, of liever zijne reeders moeten de matrozen bekostigen, daar voor hebben zij zich de vracht bedongen: moet nu de bevrachter er mede in dragen, zoo betaalt hij twee maal. De bedongen vracht wordt ook ter zake van het oponthoud niet verhoogd, art. 505, tweede gedeelte, blijkbaar onderstelt dus de wetgever dat de bevrachter dien *casus* voor zijne rekening genomen heeft. Men kan alleen hier tegen zeggen, dat zulk een *casus* als de hier genoemde, in het zeeregt doorgaans niet naar de strenge regelen van het contract, maar naar begrippen van *aequitas* wordt geregeld: dat de schipper gedurende het em-

bargo geene vracht geniet, wanneer hij nu toch de matrozen voor zijne rekening kreeg, zoude hij zeer bezwaard wezen; verder, dat er den bevrachter grootelijks aan gelegen ligt, dat de matrozen niet worden afgedankt, verg. ook *Code*, art. 300, POTHIER, *Contr. de louage*, n°. 151, EMÉRIGON I. 539. Daar tegen MENNO-PÖHLS, t. a. pl. bl. 653.

N°. 19 en 20. Dit zijn *accessiones* van de kosten, en vallen dus met dezelve in de avarij-rekening. Zijn die kosten wettig gemaakt, en moeten zij uit dien hoofde worden vergoed, dan geldt hetzelfde van hetgeen noodig was om ze te maken, en om te zorgen dat ze niet vergeefs gemaakt werden. Om zich dit laatste duidelijk te maken, moet men art. 734 in aanmerking nemen. De schipper heeft in het gemeen belang onkosten gemaakt, waar voor de wet hem vergoeding toekent, doch deze vergoeding is afhankelijk van de behouden reis, met name van het behoud der goederen, is derhalve onzeker: om ze zeker te maken neemt hij ten koste van de gezamenlijke geïnteresseerden, assurantie, en brengt hun de premie in rekening. Dit is gebruikelijk, en regtens sedert lang, of het regt is, is eene andere vraag. De andere belanghebbenden kunnen zich niet voor gemeene rekening laten verzekeren, schoon hun toestand dezelfde is. Overigens kan hij zich voor die premie mede laten verzekeren.

N°. 22. Hier tegen verzet zich sterk MENNO-PÖHLS, bl. 654: „Alleen het woord *extra* is er schuld aan,"

zegt hij, „dat dit artikel onder de avarij-gros geko-„men is, waar voor geen de minste grond bestaat: „noch gevaar, noch opoffering, noch behoud zijn „hier voorhanden." In den regel is dat waar, evenzeer als wanneer het schip door eene Mogendheid opgehouden wordt, want het Quarantaine-bestuur is ook eene mogendheid. Evenwel wanneer men het woord Quarantaine niet letterlijk neemt, laat het zich hooren, ten minste zoo goed als vele andere gevallen onder de avarij-gros opgenomen. Zoodanige waren die van EMÉRIGON en BALDASSERONI (die MENNO-PÖHLS tegenspreekt) bijgebragt. Eene aanstekende ziekte onder de bemanning uitgebroken, bragt schip en lading in het uiterste gevaar, om beide te kunnen zuiveren en daarna de reis vervolgen, besloot men tot groote opofferingen. Men kocht het verlof om te mogen landen, een landhuis werd gehuurd aan een afgelegen oord voor de pestkranken, de lading geland en aan de lucht blootgesteld. Had men die maatregelen niet genomen, die kosten niet gemaakt, de meesten waren weggestorven, het schip dus onvaarbaar geworden, en de besmette goederen verbrand. Het waren dus opofferingen tot gemeen behoud. EMÉRIGON (I. bl. 631), adviseerde voor de vergoeding. Verg. BALDASSERONI, hoofdstuk IV. § 35, bij VOLLENHOVEN, bl. 121.

Wat de gewone Quarantaine betreft, de kosten daar door veroorzaakt, zijn hier van zelf uitgesloten. Eene andere vraag is, praktisch niet minder belang-

rijk, of die dan tot de bijzondere avarijen behooren, den assuradeur treffende. Hierover hebben wij eene regt goede verhandeling van NYKERK: *de periculo assecuratoris oriundo ex cautelis avertendae contagionis causa adhibitis.* Leiden 1823. Naar de Fransche wet lijdt het, volgens art. 403, n°. 5, in weerwil van den misslag onder n°. 1, weinig twijfel, en schoon bij dat nommer 5 maar eene soort van kosten, en geene schade genoemd wordt. Het is echter zoo, blijkens art. 406, verg. mede art. 408 en 409. Bij ons is nu wel n°. 5 niet overgenomen, en zoo zoude men kunnen zeggen: het is geene avarij, het behoort onder art. 708; doch er bestaan goede gronden voor, die men bij NYKERK lezen kan, juist wel niet ten aanzien van het geen onder n°. 5 genoemd is, want dat is geene schade, maar wanneer de goederen, die op deze wijze zich onder aanhouding en overmagt van vreemden bevinden, door het berooken als anderzins schade nemen. Insgelijks wanneer door die overmagt het besmette schip wordt in den brand gestoken.

Bij de *generalis clausula* onder n°. 23 hebben wij ten slotte aan te merken, dat dezelve, zoo wel als art. 701, n°. 7, eene sterke zucht verraadt bij den wetgever, om het beginsel der avarij-leer getrouw te blijven; dat behooren wij dan ook te doen bij de toepassing, zoo dikwijls een ongenoemde, voor avarij-gros geschikte, *casus* te voorschijn treedt; alleen bij de genoemde, en waar de wet stellig spreekt,

mogen wij er van afwijken. Want men moet het bekennen, er is door verloop van tijd veel ingeslopen of opgenomen, waarop het beginsel niet past, niet alleen in de wetgevingen, maar zelfs in het Engelsche precedentenregt. En dit is wederom geen bloote willekeur. Van ouds heeft zich naast en nevens het beginsel van den Romeinschen *jactus* uit de Pandekten, een denkbeeld van gemeenschap, van *fraternitus*, tusschen schip en lading en de ladingen onderling doen gelden, van het genoemde wezenlijk verschillend, waar uit zich eenige pseudo-avarij-gros-gevallen verklaren laten. Bij DE GROOT is dat denkbeeld meermalen uitgesproken, hier is het in het woord *welzijn* merkbaar in n°. 18 f. en daarenboven in art. 705; zie ook VAN DER SCHELLING, t. a. pl. *passim*.

Art. 700. Wanneer inwendige gebreken van het schip, deszelfs ondeugdzaamheid tot het doen der reize, of schuld en nalatigheid van den schipper of het scheepsvolk, de schade of onkosten hebben veroorzaakt, zijn laatstgemelden, hoezeer ten nutte van schip en lading vrijwillig en na vereischte raadpleging gemaakt, geene gemeene avarij.

Art. 700 kan dienen om het beginsel nog meer te doen uitkomen. *Quod quis sua culpa damnum sentit, sentire non intelligitur*, is een regel dien wij

elders gebezigd hebben; lijdt eene van de in onderlinge betrekking staande partijën geene schade, of (het geen daar meê gelijk staat), schade door eigen schuld, zoo heeft die ook geene aanspraak op vergoeding; en omgekeerd, die door des anderen schuld schade lijdt, behoeft in die schade niet zelf te dragen voor zijn deel. Omslag komt derhalve niet te pas. Dat men geraadpleegd heeft brengt ook nog geene stilzwijgende bewilliging mede om *pro rata* te betalen, te minder daar hedendaagsch de bevrachters zelden aan boord zijn.

Art. 701. Bijzondere avarijen zijn:

1°. Alle schade en verliezen aan het schip of aan de lading overgekomen door storm, neming, schipbreuk of toevallige stranding;

2°. Bergloonen en de kosten bij berging uitgegeven;

3°. Het verlies van, en de schade geleden aan kabels, ankers, touwen, zeilen, boegspriet, stengen, ra's, booten en scheepsgereedschappen, veroorzaakt door storm of ander onheil op zee;

4°. Reclame-kosten en het onderhoud en de gagien van het scheepsvolk gedurende de reclame, indien slechts het

schip of de lading zijn aangehouden;

5°. De bijzondere reparatien der fustage en de kosten van beredding der beschadigde koopmanschappen, voor zoo verre dit een en ander niet het onmiddellijk gevolg is van eene ramp die tot avarij-gros aanleiding geeft;

6°. De meerdere vracht en de onkosten van laden en lossen welke, bij afkeuring van een schip gedurende de reis, moeten betaald worden, in de gevallen waarin, volgens de bepalingen van art. 478 van dit Wetboek, de goederen door een ander schip voor rekening van de inladers worden vervoerd; en

7°. In het algemeen, alle schade, verliezen en de gemaakte onkosten die niet zijn veroorzaakt of gemaakt opzettelijk en tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading, maar die zijn geleden door of gemaakt ten behoeve van het schip alleen, of voor de lading alleen, en welke dienvolgens, naar aanleiding van artikel 699, niet onder avarij-gros behooren.

Art. 701 heeft tweeërlei nuttigheid: 1°. wordt de ware avarij in art. 699 daar door verduidelijkt; 2°. wijst het aan welke schade als bijzondere avarij aan den assuradeur komt, in verband met art. 708. Welk laatste, zoo wel als art. 702 f., tevens dient om te zeggen, dat de kleine avarij, *avaries menues*, *petty average*, anders gemeene of gewone, wettelijk althans niet meer plaats heeft.

N°. 2. *Bergloon.* Er is eene soort van bergloon, althans van *salvage*, eigenlijk reddingsloon, waar van in het ons voorliggende zeeregt niet gehandeld wordt, maar dat elders wel bekend is, voorkomende bij de Riscorsa, of het hernemen van schepen. De hernemer krijgt een gedeelte, b. v. een achtste als belooning, welk verlies wel eens verkeerdelijk onder de avarij-gros genoemd wordt, zie MARSHALL, bl. 539; de praktijk schijnt dat echter niet te zijn. Daarentegen komt het zoo wel in Frankrijk als in Engeland onbedenkelijk ten laste van den verzekeraar, zie MARSHALL, bl. 558. Zoo ook bij ons, volgens art. 637, en volgens art. 708. Over het nemen en hernemen was bij ons de wetgeving ongestadig, en de leer onzeker; zie BIJNKERSHOEK, *Quaest. Jur. Publ.* Lib. I. C. 5.

N°. 6. *Volgens de bepalingen van art.* 478 — *voor rekening van de inladers.* Het laatste is eerst na 1830 hier ingevoegd, en was zeker niet overtollig. Te weten: art. 478 spreekt in de eerste plaats van het huren van een ander schip ten koste van de ver-

vrachters; maar deze kunnen in geval van onvaarbaarheid door zeegeweld het verzekerde schip abandonneren, art. 663 en volgende, maar niet vergoeding verlangen voor de schade, die zij lijden ten gevolge van het bevrachtingcontract, hoewel dit welligt betwijfeld mag worden, wanneer de vracht mede verzekerd is. Wanneer geen ander schip te krijgen is, moeten de inladers zelve voor hun goed zorgen; dat is echter onze casus nog niet: want een ander schip huren kunnen zij evenmin als de schipper. Er blijft dus alleen over het geval van contrariebeding, dat bij de chertepartij bedongen is, dat de meerdere vracht *casu quo* door de inladers zal worden vergoed. Ook hier zoude wel dezelfde redenering gelden: de assuradeur heeft de kosten van het vervoer niet verzekerd; doch onze wetgevers hebben vermoedelijk begrepen, dat de meerdere vracht toch is een gevolg van zeeramp, en wanneer de assuradeurs van het beding behoorlijk waren onderrigt, moge hen die schade wel treffen, verg. *Code de Commerce*, art. 393, genomen uit de Declaratie van 1779.

Art. 702. Wanneer een schip, uit hoofde van steeds bestaande droogten, ondiepten of banken, met zijne volle lading, noch van de plaats van waar het vertrekken moet, noch naar de plaats van deszelfs bestemming kan gevoerd worden, en alzoo een gedeelte der

lading met ligters aangevoerd of in ligters moet gelost worden, worden zoodanige ligterloonen niet als avarij beschouwd.

De kosten komen ten laste van het schip, ten zij bij cognoscementen of de chertepartij een ander beding zij gemaakt.

Art. 703. De bepalingen van de artikelen 698, 699, 700 en 701, ten aanzien van de *gemeene* en *bijzondere* avarijen, zijn insgelijks toepasselijk op de zoo evengemelde ligterschepen en op de voorwerpen in dezelve geladen.

Art. 704. Indien gedurende de vaart, het zij aan de ligterschepen, het zij aan de goederen in dezelve geladen, eene schade overkomt, welke tot gemeene avarij behoort, wordt deze voor een derde door de ligterschepen, en voor twee derden door de aan boord van dezelve zich bevindende goederen, gedragen.

Deze twee derden worden vervolgens bij wijze van avarij-gros omgeslagen over het principale schip, de vrachtpenningen en de geheele lading, die der ligterschepen daaronder begrepen.

Art 705. Wederkeerig blijven de goederen,

in de ligterschepen geladen, in gemeenschap met het principale schip en de overige lading, en dragen in de gemeene avarijen, welke aan het schip en de lading mogten zijn overgekomen, tot op het oogenblik dat de eerstgemelde ter plaatse hunner bestemming zullen zijn gelost, en aan de geconsigneerden overgeleverd.

Art. 706. Goederen die nog niet zijn ingeladen, het zij in het principale schip, het zij in de vaartuigen bestemd om dezelve naar dat schip over te voeren, dragen in geen geval, in de rampen die aan het principale schip, waarin dezelve geladen moeten worden, overkomen.

Art. 703—706. Wat groote avarij is en wat niet berust op innerlijke gronden, en geldt dus evenzeer ten opzigte van de ligterschepen en derzelver lading, als van het principale schip, waar uit de goederen genomen zijn, en de lading van hetzelve, schoon *in facto* de meeste gevallen niet ligt voorkomen. In zoo verre behoefde ook de omslag naar geene andere regelen te geschieden, maar de wetgever heeft hier wijsselijk toegegeven aan het gebruik, uit de voormalige kleine avarijen afkomstig, van welke behandelingswijze de nuttigheid in het oog vallende is,

alzoo de wijdloopigheid eener dispache of avarij-rekening, verg. art. 724, hier ongepast zoude wezen. De goederen in het ligterschip dragen nu altijd maar twee derden in de schade, wanneer die namelijk avarij-gros is, en als zoodanig te vergoeden valt, verg. het gezegde over art. 466, en, kort te voren, over de kleine avarijen. Deze twee derden, heet het verder, worden over schip en vracht, en over de gansche lading, waar van een gedeelte in de ligters gekomen is, omgeslagen. Dat moet evenwel verstaan worden, zoo daar termen toe zijn; dat is, dat het ligten zelf een avarij-casus was, geschied ten gemeenen oorbaar, om eene ramp te ontgaan, volgens art. 702, verg. art. 699, n°. 14. Eene aanmerking tegen deze bepaling, zie bij LIPMAN op dezen titel.

Dus verre is alles onbedenkelijk, maar hetgeen art. 705 wil, dat de goederen als het ware nog gefingeerd worden aan boord te wezen, en dus in de avarijen blijven dragen, is uit het tot hier toe verhandelde niet verklaarbaar. Door het werpen of andere opoffering, welke nu geschiedt, kunnen die goederen niet behouden worden, die reeds veilig op de Schelde of op de Elve varen. De bijzondere reden hier van te geven schijnt, dat deze goederen, toen zij van boord gingen, geen meerdere aanspraak hadden om in veiligheid gebragt te worden dan de overige, die met het schip aan het zeegevaar zijn blootgesteld gebleven. Lijden die derhalve

schade, zoo moet hun zulks *pro rata* worden vergoed. Te meer daar aan eerstgenoemde het gevaar dat zij in de ligters loopen, groot of klein, evenredig gewaarborgd blijft, volgens art. 704 f. Voldoende is evenwel deze redenering niet, omdat zij te veel bewijst, naar dien op dienzelfden grond, ook evenredige vergoeding van de bijzondere avarij, die intusschen de aan boord gebleven goederen gekregen hadden, gevorderd zoude kunnen worden. De ware reden zal wel gelegen zijn in de onderstelde gemeenschap, waar van wij ten slotte bij art. 699 gesproken hebben; of echter deze reden voldoende is, is eene andere vraag.

Nog meer moeite baart art. 706 in de woorden: *het zij in de vaartuigen.* Deze woorden leiden tot de gevolgtrekking, dat wanneer de goederen maar in de schuiten, of pramen, of evers, gekomen zijn, zij reeds geacht worden aan boord te wezen, en aan de avarij-gros onderworpen. Zoo iets zoude ook wel passen bij de onderstelde gemeenschap, in art. 705, wanneer men die laat aanvangen, zoo dra de goederen van land scheiden. Waartoe deze gemeenschapsleer al verder leidt, is te zien in de aanteekeningen van den advocaat LIPMAN op dit art., bl. 280.

Art. 707. De schade, aan de koopmanschappen overgekomen uit hoofde dat de schipper verzuimd heeft de luiken digt te sluiten, het schip behoorlijk vast te maken, bekwame

werktuigen tot het hijschen te bezorgen, en door alle andere ongevallen, uit opzet of achteloosheid van den schipper of het scheepsvolk voorkomende, zijn bijzondere avarijen, waarvoor de inlader zijn verhaal heeft op den schipper, het schip en de vracht.

Art. 707, in den *Code* art. 405, is in overeenstemming met art. 637, houdende dat de assuradeur op goederen de nalatigheid en zelfs den *dolus* van den schipper en van het scheepsvolk voor zijne rekening neemt. Dat ook bij het breken van een takel terwijl geheschen wordt, de schade hem treft, schoon de goederen nog over geen scheepsboord, ja niet over het water gegaan zijn, brengt mede art. 627: doch moet de verzekerde die daar van gebruikt maakt, cessie van actie geven.

Art. 708. De loods-, sleep- en andere gelden om de havens of rivieren in- of uit te loopen, alle tollen en uitgaven bij het afvaren en voorbij zeilen, alle tonne-, anker-, vuur- en baak-gelden, en alle andere regten, die tot de scheepvaart betrekkelijk zijn, zijn geene avarijen, maar gewone kosten voor rekening van het schip; ten zij bij het cognoscement of de chertepartij anders bedongen zij.

Deze kosten komen nimmer ten laste van de verzekeraars, ten zij in het bijzonder geval, dat dezelve zijn het gevolg van eenige onvoorziene en buitengewone omstandigheden gedurende de reis opgekomen.

Van art. 708 hebben wij reeds gehandeld: het is eene protestatie tegen de usantie der kleine avarijen.

Art. 709. Om de bijzondere avarij te vinden, welke een verzekeraar moet betalen, die de goederen voor alle gevaar verzekerd heeft, gelden de volgende bepalingen:

Hetgeen onder weg is geroofd, vermist, of uit hoofde van beschadiging door zeeramp of uit eene andere oorzaak, waartegen verzekerd is, verkocht, wordt begroot volgens de factuurs-waarde of, deze ontbrekende, naar de waarde, waarvoor de goederen, overeenkomstig de voorschriften van de wet, verzekerd zijn; en de verzekeraar betaalt dit bedrag.

Bij behoudene aankomst van het verzekerde goed, wanneer hetzelve geheel of gedeeltelijk beschadigd is, wordt door deskundigen bepaald, hoe veel de goederen, indien dezelve gezond waren aangebragt, zouden zijn waard geweest, en voorts hoe veel zij nu waard

zijn, en de verzekeraar betaalt zoodanig aandeel van de geteekende som, als in evenredigheid staat met het verschil tusschen de beide waarden, benevens de kosten op het doen van de begrooting der schade gevallen.

Alles onverminderd de begrooting der verwacht wordende winst, indien dezelve verzekerd is.

Art. 709. Overeenstemmend hier mede is het Engelsche regt, bij MARSHALL, bl. 633 en 640, doch verg. bl. 630. Voorbeelden tot opheldering, waarin juist zoo gehandeld wordt, als in art. 709 voorgeschreven staat, zie bij BENECKE, IV. bl. 163. Men moet hierbij ook art. 612 in het oog houden. De geteekende som verbeeldt de waarde van de goederen bij de afzending, of wel van het verzekerde gedeelte der goederen. Bevindt men dat de gearriveerde koopmanschappen bij de aankomst slechts *f* 4800 waardig zijn, terwijl zij gezond *f* 6400 opbrengen konden, zoo blijkt dat er een vierde gedeelte verloren is, zijnde 25%; en dus moet er, wanneer zij voor de volle waarde verzekerd waren, tot *f* 5000, eene waarde van *f* 1250 worden vergoed. Waren zij voor *f* 4500 verzekerd, zoo is daar mede gezegd, dat een tiende gedeelte onverzekerd gebleven is, en de assuradeur betaald maar *f* 1125.

Was de verwachte winst mede verzekerd, dewelke

in het voorgestelde geval *f* 1400 zoude hebben bedragen, zoo moet niet de geheele *f* 1400, maar slechts 25% van *f* 1400, zijnde *f* 350, worden vergoed, want wanneer men te zamen rekent

waarde der beschadigde goederen .	*f* 4800	
vergoeding voor beschadigdheid. .	„ 1250	
verwachte winst	„ 350	
		f 6400

zoo bekomt de verzekerde door de assurantie juist hetgeen hij, wanneer geheel geene schade gevallen was, zoude gehad hebben.

Volgens de factuurs-waarde. Overeenkomstig art. 612, indien de geconsigneerde is een lastgever om te koopen; overeenkomstig art. 613, indien hij een kooper is.

Benevens de kosten op het doen van de begrooting. Die de verzekeraar als gevolg van de schade mede betalen moet. Deze kosten zijn, gelijk men uit de formulieren bij HESSEN en bij BENECKE zien kan, juist niet gering, en bedragen ligt een paar honderd gulden; gemeenlijk wordt daar bij nog wat ten behoeve van de armen berekend.

Art. 710. In geen geval, kan de verzekeraar den verzekerde noodzaken, om, ter bepaling van de waarde, de verzekerde voorwerpen te verkoopen, ten zij anders bij de polis ware bedongen.

Art. 711. Indien de schade buiten 's lands moet worden opgemaakt, worden daarin gevolgd de aldaar bestaande wetten of plaats hebbende gebruiken.

Art. 711. Wanneer het schip buiten 's lands verzekerd is, betaalt de verzekeraar slechts vergoeding op den voet en de wijze die het regt van zijn land medebrengt; want de verzekeraar is eigenlijk degene die de hoofdverbindtenis aangaat, in de Polis uitgedrukt, en die kwalijk aan een ander regt kan gedacht hebben, zich zelfs dikwijls naar geene andere wetten verbinden mag. In zoo verre b. v. de Engelsche Statuten verbieden om aan kapers losgeld te geven, kan geen Londensche assuradeur belooven zoodanig losgeld te vergoeden. Op gelijke wijze kan geen Fransche verzekeraar eenen Hollander zijne verwachte winst verzekeren, zie BÜSCH I. deel, bl. 315. Dit neemt echter niet weg dat de berekening van het *quantum* der schade, en het opmaken van ieders aandeel, geschiede in de haven waar de reis of de vaart eindigt: iets dat natuurlijk niet anders kan worden ondersteld, in de gewoonte is opgenomen, en als zoodanig onder de verbindtenis begrepen.

Art. 712. Wanneer de verzekerde goederen beschadigd of verminderd alhier aangebragt worden, en de schade uiterlijk zigtbaar is,

moet de bezigtiging der goederen en begrooting der schade door deskundigen gedaan worden, alvorens de goederen onder het beheer van den verzekerde zijn gekomen.

De schade of de vermindering bij de lossing uiterlijk niet zigtbaar zijnde, mag de bezigtiging gedaan worden, nadat de goederen onder het beheer der verzekerden zullen zijn gekomen, mits geschiedende binnen driemaal vier en twintig uren na de lossing, onverminderd hetgeen verder van de eene of andere zijde tot bewijs noodig zal bevonden worden.

Art. 713. In geval van schade aan een verzekerd schip, door zeeramp, geleden, draagt de verzekeraar slechts twee derden der kosten, tot de reparatie vereischt, om het even of dezelve al of niet hebbe plaats gehad, en zulks in evenredigheid van het verzekerde tot het onverzekerde gedeelte. Een derde blijft voor rekening van den verzekerde wegens vooronderstelde verbetering van oud tot nieuw.

Art. 714. Indien de reparatie heeft plaats gehad, wordt het bedrag der kosten bewezen door rekeningen en alle andere middelen van

bewijs, en, des noods, door begrooting van deskundigen.

In geval de reparatie niet gedaan is, wordt het bedrag derzelve door deskundigen begroot.

Art. 715. Indien het, des noods na verhoor van deskundigen, blijkt, dat door de gedane reparatie, de waarde van het schip meer dan een derde is vermeerderd, betaalt de verzekeraar, in evenredigheid als bij art. 713 is vermeld, het volle beloop der gemaakte kosten, onder aftrek der door verbetering vermeerderde waarde.

Art. 716. Indien daarentegen de verzekerde, des noods na begrooting als voren, bewijst, dat de reparatie geene verbetering of vermeerdering der waarde van het schip, hoegenaamd, heeft te weeg gebragt, en wel bepaaldelijk doordien het schip nieuw en op deszelfs eerste reize de schade heeft geleden, of doordien de schade is aangekomen aan nieuwe zeilen of nieuw scheepsgereedschap, of wel aan ankers, ijzeren ketting-kabels of aan eene nieuwe koperen huid, heeft de aftrek van een derde geen plaats, en is de verzekeraar verpligt het geheel beloop der reparatie-kosten, in even-

redigheid als bij artikel 713 is vermeld, te vergoeden.

Art. 717. Indien de reparatie-kosten meer dan drie vierden der waarde van het schip zouden beloopen, moet het schip, ten aanzien van den verzekeraar, gehouden worden als afgekeurd; en de verzekeraar is alsdan, voor zoo verre er geen abandonnement heeft plaats gehad, verpligt de som waarvoor hij verzekerd heeft, aan den verzekerde te betalen, onder korting van de waarde van het beschadigde schip of wrak.

Artt. 713—717. Dat de assuradeur de oude planken niet met nieuwe vergoeden moet is natuurlijk, dewijl de verzekerde geen gewin hebben mag, maar alleen schadeloosstelling, volgens art. 253. Dewijl men evenwel dat alles niet waarderen kan, zoo komt de wet met eene middelbare berekening te hulp, en vermoedt dat de ware schade bedraagt twee derden van de reparatiekosten; dit is echter alleen eene *praesumtio juris*, waar tegen beide partijen bewijzen mogen. De waardevermindering kan grooter zijn. Men zoude b. v. kunnen zeggen: er is *f* 2400 aan besteed, maar nu is het schip ook wel *f* 1200 meer waard dan het was, en niet slechts, gelijk de wet onderstelt, *f* 800. De verzekeraar mag dat bewijzen, en als dan betaalt hij *f* 2400

minus *f* 1200 = *f* 1200, dat is de halve kosten in stede van twee derden.

Art. 715 zegt: *de waarde van het schip meer dan een derde*, welke woorden konden doen twijfelen, of het zoo even gezegde wel rigtig is. Een derde toch van de waarde van een schip, en een derde van een nieuwen boegspriet, is niet hetzelfde. Doch men kan de woorden *meer dan een derde* wel opvatten: *met meer dan een derde* van de reparatiekosten, en dat het zoo moet, duidt de text aan van 1830, art. 629. Omgekeerd mag de verzekerde van zijne zijde bewijzen dat er niets af te trekken valt, omdat het verlorene splinter nieuw was, ja hij kan verlangen dat hem de tweede nieuwe boegspriet, dewelke meer dan de eerste gekost heeft, die b. v. te Doveren of te Portsmouth, en niet te Rotterdam gemaakt is, ten volle betaald worde.

In art. 717 is stelliger dan elders uitgedrukt, dat de verzekerde de keus heeft tusschen abandonnement en avarij-actie, in de gevallen waar de wet abandonnement vergunt. Dewijl dat evenwel maar vergund is gedurende zekere maanden, kan die keuze spoedig wegvallen. Het geval van onvaarbaarheid in dezen zin, *not seaworthyness*, brengt mede dat de assuradeur in beide onderstellingen met geene reparatiekosten te doen heeft: hij betaalt voluit en krijgt het wrakke schip, of kan de waarde aftrekken.

Art 718. In geval een schip in eene nood-

haven is aangekomen en vervolgens op eenige wijze verloren gaat, is de verzekeraar niet verder gehouden, dan tot de betaling van de som, die hij verzekerd heeft.

Hetzelfde heeft plaats, wanneer een schip, door onderscheidene reparatien, meer dan de verzekerde som voor reparatie heeft uitgegeven.

In art. 718 ligt opgesloten de gewigtige regel, waar van wij reeds melding gemaakt hebben, dat een verzekeraar niet verliezen kan boven de som waar voor hij geteekend heeft; die som is eene *reservatio*, waar mede hij zijne verbindtenis beperkt heeft. Is derhalve een schip genomen of vergaan, zoo betaalt hij alleen dat beloop, en men kan hem niet daarenboven met eenen *cumulus* van verblijf en reparatiekosten, of van losgelden bezwaren. Daarentegen heeft hij *tacite* geprotesteerd, en het tegendeel zoude alle zijne berekeningen ijdel maken. Wij moeten dan ook dien regel vasthouden, als een algemeen beginsel, dat zeer wel in den 9den titel van het eerste boek had kunnen worden opgenomen. Wij moeten aan dien regel zelfs de twee gevallen onderwerpen, welke in art. 665 f. uitgezonderd schijnen, en waar van te dezer plaatse het best kan gehandeld worden. Te weten: wanneer een gestrand schip afgebragt zijnde, of een opgebragt schip gereclameerd zijnde, op dezelfde reis vergaat, betaalt de

assuradeur niet de redding en reclamekosten boven en behalve de geteekende som, want art. 665 f. onderstelt dat het verzekerde behouden is, en dat alleen de verschuldigde schade en de gemaakte kosten te zamen de geteekende som zouden kunnen te boven gaan, en dan nog binnen zekere grenzen, waar van wij straks spreken zullen. Het onderstelt geen opgevolgd verlies, als waar van hier gehandeld wordt. Ook in het Fransche regt is de uitzondering slechts schijnbaar, zie art. 393 van den *Code*, verg. art. 381 al., en ook daar te land, gelijk wij gezien hebben, houdt men den regel vast. Daarentegen wordt de uitzondering in der daad gevonden in art. 13 van de Rotterdamsche Ordonnantie van 1604, en in vroeger tijd stond ze met klare woorden in de Polissen, gelijk te zien is in het formulier van Koning FILIPS, waar mede dan aan de *reservatio* van den assuradeur, uitdrukkelijk was gederogeerd. In later tijd hielp men zich, wanneer het niet in de Polis stond, wel of kwalijk, met de leer van de *negotiorum gestio*, zie BARELS I. Adv. 24 bl 132 m. Tegenwoordig evenwel is het gebruik omgekeerd. De assuradeurs zijn, volgens LIPMAN, gewoon tegen art. 665 een beding te maken: zie zijne aanteek. op dezen titel, bl. 244.

Wat nu onze wetgeving betreft, in art. 665 is heel fijn tusschen de klippen doorgezeild. De assuradeur behoeft, zelfs in de gevallen daar genoemd, niet meer te verliezen dan hij geteekend heeft, want

wanneer hij weigert voor te schieten, komt het tot een abandonnement; de verzekerde is er af, en de verzekeraar redt en reclameert zelf. (a) Verkiest hij voorschot te doen, zoo wordt die som of bij overeenkomst, of door den regter bepaald; die som kan hij verliezen, wanneer de kosten zoo veel bedragen, en de schade vergoedt hij daarenboven, doch wanneer zij meer bedragen, dat meerdere niet. Er is dus nog eene grens, binnen dewelke het gebeuren kan, dat de assuradeur boven de geteekende som komt te verliezen, doch alles is daar mede goedgemaakt, dat hij dat gevaar vrijwillig geloopen heeft, en de uitkomst is, dat de grondregel in art. 718 zonder uitzondering *in salvo* is. Omtrent op gelijke wijze is het geval van nemen behandeld in den *Code*, art. 396; zie verder VINCENS, III. deel, bl. 276. MARSHALL, bl. 626.

Art. 719. Onverminderd de bepalingen van art. 643, 644 en 645, is de verzekeraar ongehouden eenige gemeene of bijzondere avarij te dragen, indien dezelve, behalve de kosten van bezigtiging, begrooting en opmaking, geen één ten honderd van de waarde van het beschadigde voorwerp beloopt; behoudens het

---

(a) Wat wanneer de verzekerde geen voorschot verlangt? Hij kan daar natuurlijk van afzien, maar niet daar door den assuradeur berooven van het voordeelige dat er voor hem in de laatste § van art. 665 gelegen is.

vermogen der partijen, om te dezen andere bedingen te maken.

Art. 719. *Code de Commerce*, art. 408. De bepaling heeft voor reden, dat de kosten van het opmaken ligt meer zouden bedragen dan de avarij zelve, wanneer zeer geringe avarijen moesten worden vergoed. Waar mede overeenstemt het bijgevoegde, dat wanneer er aan de maat van een percent wat ontbreekt, de verzekerde niet kan vorderen dat men de kosten mede zal rekenen, om tot dat *quantum* te gelangen. Die kosten behooren als dan niet gemaakt te worden. Geheel iets anders is, hetgeen mede veel voor kwam, dat de assuradeur, wanneer hij vergoeden moest, altijd nog een ten honderd aftrok: waar voor geene zoo goede reden bestaat. Zie omtrent een en ander de verscheidenheid onzer Nederlandsche regten bij VAN DER KEESSEL, *Thes.* 760; zie ook de Hamburgsche Ordonnantie, tit. XXI. art. 12, doch zegt MENNO-PÖHLS dat de assurantie-compagnieschappen tegenwoordig voluit betalen, p. 758.

Eenige gemeene of bijzondere. Bij de korting op de vergoeding wordt hierin niet zelden onderscheid gemaakt; zie HEISE *und* CROPP I. bl. 590.

Art. 720. De verzekeraars, zoo op het schip als op de vracht en op de lading, betalen ieder zoo veel wegens avarij-grosse, als die

voorwerpen, voor zoo verre als daarop verzekering is gedaan, respectievelijk in de avarij-grosse moeten dragen, en zulks in evenredigheid van het verzekerde tot het niet verzekerde gedeelte.

Art. 721. De gemeene en de bijzondere avarij zijnde geregeld, moet de schade-rekening, benevens de daartoe betrekkelijke bescheiden, aan de verzekeraars overgegeven worden. Deze zijn verpligt het door hen verschuldigde binnen zes weken daarna te voldoen, en zijn na dat tijdsverloop wettelijke interessen verschuldigd.

Art. 721. Wij vinden hier niet bepaald door wien deze regeling moet geschieden, doch in geval van geschil kan men wel vorderen dat, even als bij de avarij-gros in art. 724, de regtbank deskundigen zal benoemen en beëedigen, zie art. 709 en 714.

Wettelijke interessen. Daar voor sprak in de Staten-Generaal, den 10. Maart 1826, DONKER-CURTIUS, zie deszelfs *Opinions énoncées*, Dordrecht 1826.

TWEEDE AFDEELING.

VAN HET OMSLAAN EN DRAGEN DER AVARIJ-GROSSE OF GEMEENE AVARIJ.

Vergelijk hierover Mr. P. VAN DER HOEVEN, *Handleiding tot het opmaken van de avarijen.* Dordrecht 1858.

Art. 722. De berekening en verdeeling van avarij-grosse geschiedt ter plaatse waar de reis eindigt, ten zij partijen deswege andere bedingen hebben gemaakt.

Art. 723. Bij het staken eener reis binnen dit land, of bij stranding der schepen aldaar, worden de rekening en verdeeling opgemaakt ter plaatse, van waar de schepen binnen dit land zijn vertrokken of hadden moeten vertrekken.

Art. 724. De berekening en verdeeling der avarij-grosse worden gedaan ten verzoeke van den schipper en door deskundigen.

De deskundigen worden benoemd door de partijen, of door de regtbank van het arrondissement der plaats, waar de berekening en

verdeeling binnen het Koningrijk geschieden moeten.

De deskundigen moeten worden beëedigd, voor dat zij hunne werkzaamheden beginnen.

De verdeeling moet worden gehomologeerd door de regtbank van het arrondissement.

Buiten 's lands wordt de avarij-gros door de aldaar daartoe bevoegde magt opgemaakt.

Art. 725. Bij eene geheele staking der reis onder weg, of verkooping van de lading in eene noodhaven, beide buiten dit land voorvallende, worden de vordering, berekening en verdeeling der schade gedaan ter plaatse, alwaar zoodanige staking of verkoop voorvalt.

Art. 726. De schipper in het doen der vordering, bij het voorgaande artikel vermeld, nalatig zijnde, zijn de eigenaars van het schip, of ook die van de goederen, bevoegd om die vordering zelve te doen, onverminderd hunne aanspraak tot schadeloosstelling tegen den schipper.

Art. 722—726. Voor het opmaken der avarij-gros heeft men in vele zeehandelsteden afzonderlijke beambten, onder den naam van Dispacheurs, van het Spaansche *dispachare*, *expédier*, afdoen; zoo, onder anderen in Hamburg. Bij ons delegeerde

men eenen uit de Commissarissen voor Zeezaken, gelijk ook nog in Italiën wel geschiedt. In Engeland daarentegen gebruikt men slechts een makelaar, gewoonlijk dengenen die de Polis heeft opgemaakt, ANNESLEY, bl. 86. In Frankrijk geschiedt het als bij ons.

Dat de avarijen worden opgemaakt ten tijde en plaatse waar de reis eindigt, vorderen in de eerste plaats art. 727 en volgende. Daar bij komt, dat er dan geene schade meer vallen kan, en dat de geconsigneerden, die de vracht en avarij betalen zullen, zich hier bij een vinden. Natuurlijk is dat niet altijd het geval, b. v. in de onderstelling van art. 725. Hier mede is verbonden dat de dispache wordt opgemaakt naar het regt en de wetten van de bestemmingshaven: dat juist niet uit regtsbeginselen volgt, maar hetgeen de factische omstandigheden gebiedend vorderen; zie hier over BÜSCH, II. deel, bl. 459.

Onder het opmaken en verdeelen, waar van hier gesproken wordt, is eene ware regtsvordering te verstaan, gevolgd van een vonnis, art. 726; Wetb. van Burg. Regtsv., art. 320 f., *Code*, art. 416. Hoe zulk een avarij-proces bij ons moet behandeld worden, is in het Wetb. van Burg. Regtsv. aangewezen, art. 317 en volg. Geschiedt het buiten s' lands, dan kan zoodanig gewijsde, indien het er een is (hoedanig niet is de uitspraak van eenen Dispacheur, veel min het goedachten van eenen makelaar), bij ons niet ter exe-

cutie gelegd worden; ten zij men met LIPMAN, in art. 724 f. eene wettelijke uitzondering wil zien, zie LIPMAN, aanteekeningen op den 1. titel van het II. boek, Wetb. van Burg. Regtsv. Waartegen echter veel te bedenken valt. Uitgesproken is de uitzondering niet; veeleer schijnt de wetgever alleen te willen zeggen: *a.* dat de bedoelde opmaking niet kan worden bestreden bij ons op grond dat zij gedaan is naar het buitenlandsche regt, op de wijze en door personen, aldaar erkend en bevoegd; waar in nog niet ligt, dat het oordeel zelf, bij ons aan geen nader onderzoek kan worden onderworpen. Anders zoude men de meening van een Londenschen makelaar hier voor eene *res judicata* moeten houden; *b.* dat, hetgeen ook natuurlijk is, het geoordeelde buiten 's lands, tegen de geconsigneerden aldaar gevolg hebben zal, waar op die zich dan in hunne betrekkingen met onze kooplieden zullen kunnen beroepen.

Bij art. 723 komt men op de vraag, of niet hetzelfde moet gezegd worden, wanneer een schip in zee gegaan, na verloop van eenigen tijd zich genoodzaakt vindt met schade in de uitklaringshaven terug te keeren. Daar voor spreken ten deele de gronden, zoo even bijgebragt, en het belang van de bevrachters. Andere gronden vindt men bij MENNO-PÖHLS (*Seerecht* III), § 459, bl. 743. Tegen beide valt nogtans veel te herinneren, en het tegendeel leert BÜSCH, II. deel, bl. 461, doch zie denzelven bl. 504.

Art. 725 onderstelt dat de reis eindigt, althans ten aanzien van de beschadigde voorwerpen; het gewone derhalve, vertimmering in eene noodhaven, behoort hier niet toe; de rekeningen moeten als dan in de haven der bestemming, bij het opmaken der avarij aldaar, worden overgelegd.

Art. 726. Volkomen overeenstemmende hier mede is MENNO-PÖHLS t. a. pl.

Art. 727. De gemeene avarijen worden gedragen:

Door de waarde van het schip in den staat waarin hetzelve aangekomen is, met bijvoeging van hetgeen bij vergoeding van gemeene avarij wordt verstrekt;

Door de vracht, onder aftrek van de gagien en het onderhoud van het scheepsvolk, en

Door de waarde van de goederen, welke zich ten tijde van het voorvallen der schade aan boord, of in de ligters of booten hebben bevonden, of welke, vóór de ramp uit nood zijn geworpen en vergoed geworden; of wel tot dekking van avarij-kosten hebben moeten worden verkocht.

Gemunt geld draagt in de gemeene avarij naar den koers der plaats waar de reis eindigt.

Art. 728. De ingeladene goederen worden begroot naar derzelver waarde op de plaats der lossing, onder korting van de vracht, inkomende regten en kosten der ontlading, mitsgaders der bijzondere avarij, gedurende de reis ten laste derzelve gevallen.

Dit lijdt uitzondering in de volgende gevallen:

Wanneer de berekening en de verdeeling opgemaakt moeten worden ter plaatse waar de schepen binnen dit land zijn vertrokken, of hadden moeten vertrekken, wordt de prijs der ingeladene goederen bepaald naar de waarde die dezelve ten tijde der inlading hebben gehad, met de onkosten, tot aan boord, de premie van assurantie daar niet bij gerekend; en in geval de goederen beschadigd zijn, naar derzelver wezenlijke waarde.

Wanneer, buiten 's lands, de reis geheel wordt gestaakt, of de goederen worden verkocht, en de avarij te dier plaatse niet heeft kunnen worden opgemaakt, alsdan wordt de prijs, dien de goederen onder weg waardig zijn, of ter plaatse der verkooping zuiver hebben opgebragt, als het dragend kapitaal berekend.

Art. 729. De over boord geworpene goederen worden gewaardeerd volgens den marktprijs van de plaats der ontlading van het schip, na aftrek der vracht, inkomende regten en ordinaire onkosten; derzelver aard en gesteldheid worden opgemaakt uit cognoscementen, facturen en andere bewijzen.

Art. 727—729. Hoe de voorwerpen, die in de schade dragen, en waar over omslag geschiedt, gewaardeerd moeten worden. Waar bij in het midden gelaten is, naar welke regelen de waardering van de schade zelve geschieden moet. Het is ook niet gezegd, dat dit tot het *officium* van de deskundigen in art. 724 behoort, omdat *berekenen*, *opmaken*, *verdeelen* toch eigenlijk iets anders uitdrukt. Evenwel moet het zoo genomen worden, te weten: in dien zin, dat zij voor de vertimmeringen zich houden aan de overgelegde rekeningen, en voor verkochte goederen, aan de bescheiden waar mede de opbrengst kan bewezen worden, behoudens de tegenspraak der belanghebbenden voor den regter; verg. Wetb. van Burg. Regtsv., art. 320. Hier mede echter is de zaak niet afgedaan. 1°. Zal men toch niet willen zeggen, dat het oude voor nieuw moet worden vergoed: dus dienen zich de deskundigen wel, wat het schip betreft, te houden aan de regelen van art. 713 en volgende, ofschoon die artikelen alleen voor de bijzondere avarij, en in zake van verzekering,

geschreven schijnen. 2°. Kan men vragen naar wat tijd en plaats de schade aan de goederen moet berekend worden. Hier bij zoude men zich kunnen houden aan art. 729, waar mede ook art. 709 overeenstemt, verg. *Code de Commerce*, art. 415: zoo dat de schade berekend worde naar de waarde ter plaatse der ontlading: waar mede tegenwoordig de meeste zeeregten overeenstemmen; zie MENNO-PÖHLS, § 463 *passim*, met terzijdestelling van het Romeinsche regt (in L. 2, § 4. D. *de lege Rhodia*: „quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio"), hetwelk hier juist de billijkheid niet voor zich heeft. 3°. Kan men vragen, hoe de schade te begrooten aan geworpen scheepstuig, dat onder art. 729 niet begrepen kan worden. Ook hier schijnen de regelen van art. 713 en volgende van toepassing, en zij hebben het gemeene gebruik voor zich; zie HOLT, II. deel, bl. 197.

Deze waardering van het geen omgeslagen wordt voor afgedaan houdende, vragen wij verder: *a.* waar over omgeslagen worden moet, en *b.* naar de waardeberekening van die voorwerpen, voor welke beide vragen wij het antwoord in de wet voor ons hebben.

a. De omslag geschiedt naar onze tegenwoordige wet over schip en vracht aan den eenen kant, en over de goederen aan de andere zijde. Eertijds dacht men daar geheel anders over. Reeds naar de Wisbysche Zeeregten had de bevrachter de keuze, of hij den schipper wilde laten deelen in den omslag voor

zijn schip, dan wel voor de vracht. Wisby, art. 38, § *Item de schipper*, waar aan men zich bij ons langen tijd gehouden heeft; zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 788. Daar mede stemt overeen Koning FILIPS h. t. art. 6. Intusschen stelt WEYTSEN het wederom anders voor, § 42 en 43. (a)

Het Fransche regt daarentegen wil schip en vracht zamen laten dragen, doch voor de helft, zie *Code de Commerce*, art. 417, iets dat vóór de Ordonnantie reeds in zwang was, ook bij ons niet onbekend, zie WEYTSEN t. a. pl., en wel uit het Consulaat mag afkomstig wezen; zie aldaar hoofdstuk 96, al waar echter gesproken wordt van de geheele, niet van de halve vracht; waar door de onbillijkheid jegens de inladers veel minder wordt. Doch ook zóó verdient wel ons art. 727 de voorkeur, waarmede ook het Hamburger regt overeen komt, in de Verordening tit. XXI. art. 8.

Bij ons is het dan het geheele schip en de geheele vracht, op grond dat beide inderdaad door het werpen behouden zijn, en moet de waarde van het schip nog vermeerderd worden met het geen aan hetzelve wordt vergoed, hetwelk, indien door het werpen het schip niet behouden was, niet zoude genoten worden; volgens art. 734; even gelijk geworpen goederen mede dragen, omdat zij vergoed worden. Aan den anderen kant wordt van de vracht kost en loon

(a) Te weten, omgekeerd.

van het scheepsvolk afgetrokken: omdat men die niet behoeft te betalen wanneer schip en lading verloren gaan, volgens art. 418, hetgeen in Frankrijk niet plaats heeft, waar door dan het ongenoegzame van naar halve vracht ten deele wordt vergoed. Te letten valt hier bij voor ons, dat het loon wel geheel kan worden afgetrokken, doch verminderd behoort te worden met het bedrag van het handgeld, en het onderhoud slechts afgetrokken wordt sedert het ongeval, waar aan men door het werpen ontkomen is; dewijl echter beide in *praxi* moeijelijkheid hebben kan, is het aannemelijk dat de wetgever het niet zoo fijn wil hebben uitgeplozen. Omtrent de gagie van den schipper, zie art. 386. In de Hamburger Verordening wordt van het onderscheid niet eens gesproken; daarentegen wordt volgens dezelve, het loodsgeld afgetrokken, hetgeen allezins billijk is.

De groote verscheidenheid hier in plaats hebbende, zoo even besproken, is gewis daar aan toe te schrijven, dat men begreep een gedeelte van het beginsel te moeten opofferen, om het overige te behouden; welke bedoeling op verschillende wijzen werd uitgevoerd. Eigenlijk moesten schip en vracht bijdragen zoo als, en voor zoo verre, zij behouden waren, dat is naar tijd en plaats, en zelfs naar de mate van zekerheid der behoudenis; maar zoo iets laat zich niet verwezenlijken, en men moest wel tot allerlei middenwegen toevlugt nemen.

b. Uit dat oogpunt is het bijgevoegde te beschou-

wen betreffende de waardeberekening, naar den staat waarin het schip aangekomen is. Naar zijne gesteldheid toen het behouden werd, kan men de waarde niet berekenen; die te berekenen naar de gesteldheid bij de afreize zoude in het oogloopend onbillijk wezen; dus blijft slechts over de tijd en plaats der aankomst. Hier geldt de spreuk: *le mieux est l'ennemi du bien.*

De goederen, zoo wel die behouden, als die opgeofferd zijn en vergoed worden, dragen in den regel naar de waarde ter ontladingsplaatse. Ook hier geldt de gemaakte aanmerking. Gelijk het schip toen het behouden werd meerder waard was, zoo hadden de goederen te dier tijde eene mindere waardij; doch deze kan evenmin in betrachting komen. Men kan met grond zeggen: de meerdere waarde der goederen is een gevolg van het vervoer, en niet van het opgevolgd, maar van het geheele vervoer; dat meerdere heeft dus de eigenaar aan het werpen niet te danken. Onze vaderlandsche regten (niet juist de Ordonnantie van Koning FILIPS), gebruikten hier bij, als toenadering tot het ware, eenen middenweg die wel verdient vermeld te worden. Zie Wisbysche Zeeregten bij VERWER, art. 69 en 70; WEYTSEN, § 22; VAN DER KEESSEL, *Thes.* 787. Men schatte namelijk de goederen zoo als hier, art. 728, geschreven staat, wanneer de reis over de helft was afgelegd; daarentegen naar den prijs ten tijde en plaatse der inlading, wanneer tijdens het werpen de reis nog niet zoo ver

gevorderd was. Oudtijds heette dat: aan deze, of aan gene zijde van de zee, dat is: van de Straat of van de Sont; in later tijd, toen de reizen verder gingen, moest men den regel veranderen. Voor ons is dit te weten geene bloote curiositeit, want wij vinden het zakelijk weder in den eersten uitzondering*scasus* van art. 728, verg. met art. 723.

Het Romeinsche regt stemt met onze wet overeen in L. 2, § 4. f. *de lege Rhodia:* „sed in his rebus, „quarum nomine conferendum est, aestimatio debet „haberi, non quanti emptae sint, sed quanti venire „possunt." Ook de *Code*, alwaar alleen, wat al te laconisch, de noodwendige kortingen van de vracht en de andere kosten, welke men in geval van verlies niet zoude te betalen gehad hebben, en welke uit dien hoofde moeten worden afgetrokken, niet genoemd staan.

De tweede uitzondering onderstelt, dat om eenige reden art. 725 niet kan worden nagekomen, b. v. wanneer geen dispacheur of deskundige te bekomen is; in dat geval schiet wel niets anders over dan om de avarij op te maken in de uitklaringshaven, doch ook dan wil de wet dat dezelve opgemaakt zal worden, als of men zich daar, waar de reis gestaakt werd, bevond; althans wat het factische van de waardering, voor de bijdrage der goederen betreft. Van het juristische, de regelen van waardering en omslag, zoude men wel hetzelfde moeten zeggen, zie BÜSCH, II. bl. 463,

doch bezwaarlijk heeft onze wetgever zoo ver willen gaan.

Bij de bewoording van art. 727: „of welke vóór „de ramp uit nood zijn geworpen en vergoed ge„worden," valt te letten, dat daarmede niet zoo zeer genoemd zijn de geworpen goederen bij de ramp waar uit het schip laatstelijk behouden is geworden, maar veeleer de op dezelfde reis vroeger geworpen goederen, hetzij bij eene eerste, hetzij bij eenige volgende ongelegenheid; deze alle worden bij de behouden aankomst vergoed, en moeten derhalve alle mede dragen; volgens art. 735. De geworpen goederen bij den laatsten *casus* zijn begrepen onder de uitdrukking: *welke zich ten tijde van het voorvallen der schade aan boord bevonden.* Doch had men wel mogen zeggen: „geworpen *geworden*," en „vergoed *worden*."

Met bijvoeging van het geen bij vergoeding van gemeene avarij wordt verstrekt. Dewijl dat nog een onbekende x is, zal men de *Mathematici*, althans de *Mathesis* moeten te hulp roepen.

In het voorbijgaan is gezegd in art. 727 dat met het gemunt geld geleefd moet worden als met koopmanschappen. Dat geld bijdragen moet, werd van ouds geoordeeld, op grond van het Romeinsche regt omtrent paarlen, edelsteenen en ringen, in L. 2. cit, tot dat een bevel van de Keizerlijke Majesteit eene andere praktijk noodzakelijk maakte; doch had men ook te voren daar vier *argumenten* tegen, te

zien bij WEYTSEN, § 23. Eigenlijk was de *ratio dubitandi* van staatkundigen oorsprong. Tevens bestond er verschil omtrent de waardering; want in de Wisbysche Zeeregten vinden wij, art. 38, § *Item vaer daer eenig Man*, dat het geld voor de halve waarde dragen moet, en in de Ordonnantie van Koning FILIPS h. t. art. 7, dat het moet bijdragen voluit, doch naar de inwendige waarde; welke regel voor zich heeft, dat hij in alle gevallen uitvoerlijk is, verg. art. 725.

Art. 730. Indien de aard of hoedanigheid der koopmanschappen bij het cognoscement verkeerdelijk is opgegeven, en deze eene grootere waarde hebben, wordt de schade over dezelve omgeslagen op den voet van de wezenlijke waarde, indien zij behouden zijn gebleven.

Doch zoo zij door werping verloren zijn geraakt, wordt de schade vergoed volgens de hoedanigheid bij het cognoscement opgegeven.

Indien de opgegevene koopmanschappen van eene mindere hoedanigheid zijn dan bij het cognoscement is aangewezen, dragen zij in de schade volgens de hoedanigheid bij het cognoscement opgegeven, indien zij behouden zijn gebleven.

Zij worden betaald op den voet van hare wezenlijke waarde, indien zij over boord geworpen zijn.

Art. 730, zijnde *Code de Commerce*, art. 418, bewijst dat leugenachtige cognoscementen gevaarlijk zijn: zij werken altijd ten nadeele van den leugenaar, die nu als het ware met zijne eigene wapenen bestreden wordt. De waren voor wat anders uit te geven alleen om op de avarijen te speculeren, zal wel niemand invallen; maar om de tolbeambten, of om den assuradeur te bedriegen, of om minder vracht te betalen, kan zoo iets ligt voorkomen.

En deze eene grootere waarde hebben. De cognoscementen vermelden wel de waarde niet; maar zij behelzen de hoedanigheid waar van de waarde afhangt. VALIN II. bl. 198 spreekt hier bij ook van de facturen, omdat daarin eerst de waarde staat uitgetrokken, daar het echter eene *poena* betreft, zoude de regter kwalijk eene valsche opgave van de waarde, in de factuur alleen, even eens kunnen behandelen.

Op den voet van hare wezenlijke waarde indien zij geworpen zijn. Wanneer zij geworpen zijn, vraagt VALIN, hoe zal men dan die wezenlijke waarde weten? In vele gevallen is dat mogelijk. Er kan een gedeelte van hetzelfde goed geworpen zijn, zoo dat het behoudene den aard van het geworpene verraadt; het kan ook openbaar worden door geschil tusschen de bedrog-bewuste partijen.

Art. 731. De mondbehoeften, de kleederen van het scheepsvolk en de dagelijksche kleederen der passagiers, gelijk mede de voor de verdediging van het schip vereischte amunitie, dragen niet in de schaden van het werpen der goederen. De waarde van al hetgene van dien aard over boord geworpen is, wordt vergoed bij omslag over alle andere goederen.

Art. 731, *Code*, art. 419, is overeenkomende met de Ordonnantie van Koning FILIPS, in afwijking van het Romeinsche regt, ll. cc., alwaar alleen de mondbehoeften worden uitgezonderd. Wij hebben op te merken, dat de kleederen van het scheepsvolk alle, van de passagiers alleen de dagelijksche begunstigd zijn. Tooneelkleederen derhalve, en staatsiekleederen, zelfs eene garderobe bij anticipatie, van ambtenaren *in spe*, naar de Oost varende, staan met andere goederen gelijk. Verder is de amunitie alleen begunstigd voor zoo ver die tot de dienst van het schip behoort, en niet die, welke als lading aan boord is, vracht betalende.

Over alle andere goederen. Hier bij heeft eene dubbelzinnigheid plaats, welke door textverbetering schijnt ontstaan. Wanneer men het woord *goederen* in den zin van dezen titel neemt, zoo volgt dat het schip in deze vergoeding niet draagt: dat is echter onbillijk, wijl het in het behoud gedeeld

heeft, en onder de benaming behoort het schip mede, in eenen ruimeren zin, art. 309. In een opstel van 1825 staat, in plaats van: *over alle andere goederen*, „even als die van alle andere geworpene goederen," waar in geene zoo groote afwijking als de bevrijding van het schip gelegen is; dat konde men evenwel niet behouden, om eene andere reden: het drukte uit dat de begunstigde voorwerpen geworpen zijnde, mede dragen moesten, volgens art. 727, althans in hunne eigene schade: hetgeen de bedoeling niet is. Het is hier het geval om de systematische en historische *interpretatio* te doen gelden, tegen de *interpretatio grammatica*.

Art. 732. De goederen, waarvan geen cognoscement van den schipper voorhanden is, of die niet op het manifest der lading staan, worden niet betaald, indien zij over boord geworpen zijn; zij dragen in de schade, zoo zij zijn behouden gebleven.

Art. 732 is in denzelfden geest geschreven als art. 730, en even zeer uit den *Code* afkomstig. Daar wordt ondersteld valsche aangifte, hier gebrek aan alle aangifte. Wie zonder cognoscement of aangifte aan den schipper, zóó dat de goederen op het manifest konden komen, zie Wetb. van Burg. Regtsv., art. 318, n°. 1, en dus heimelijker wijze, goederen aan boord gebragt heeft, is *in culpa*, of liever *in dolo*;

verg. art. 477 en *Code*, art. 292, aan welke *culpa* de wet het gevolg hecht, dat geene vergoeding gegeven wordt, wanneer zulke goederen geworpen worden. De bevrachter, die zich schuil gehouden heeft, wordt als geen bevrachter erkent; wanneer evenwel goed van anderen geworpen is, moet hij natuurlijk mede betalen, daar hij er wel slechter, maar in geen geval beter aan wezen moet dan de regtmatige inladers.

Art. 733. De goederen, op den overloop van het schip geladen, dragen mede in de schade, indien zij behouden zijn gebleven.

Indien de schipper de goederen, buiten kennis of toestemming van den inlader, op den overloop heeft geplaatst en dezelve zijn geworpen of door de werping beschadigd, is de inlader tot den eisch van den omslag geregtigd, behoudens het verhaal van alle belanghebbenden op het schip en den schipper.

Art. 733 is in zoo verre met regt en billijkheid meer overeenkomende, dan art. 421 van den *Code*, als de eigenaar der goederen zijn regt niet verliezen moet, wanneer hij geene schuld heeft, maar alleen de schipper, op wiens daad zich jegens eenen derden de medebevrachters niet beroepen kunnen. Maar wanneer de bevrachter bewilligt heeft, verg. art. 348, kan men dat niet zeggen, en de vraag blijft, of hij als dan zijn regt op omslag en vergoeding verliest,

hetgeen hier slechts *argumento a contrario sensu* kan worden beweerd. Dat is aan twijfel onderworpen, omdat het eene *poena* betreft, die wel stellig diende uitgesproken te zijn, omdat het niet zoo uitgemaakt een vergrijp heeten kan tegen de medebevrachters, goederen op het verdek te laden, en omdat zoo iets bij zekere soort van zeevaart niet ongewoon is, gelijk toont art. 229 f. van den *Code*, ja het is geene vraag of dit artikel niet ook op de rivieren en binnenwateren gelden moet, waar over wij in der tijd zullen te handelen hebben, als wanneer toch veeltijds op het dek geladen wordt. Ook deze onzekerheid is eerst ontstaan uit latere verbetering; verg. het Wetb. van 1830, art. 646.

Oorspronkelijk betrof wel het geheele verbod en de strafbepaling, niet den bevrachter, maar alleen den schipper, zie WEYTSEN, § 21.

Art. 734. Indien, niettegenstaande het werpen van goederen of het kappen van scheepstuigen, het schip vergaat, heeft geen omslag tot vergoeding plaats.

De behouden geblevene of geborgene goederen zijn niet gehouden tot betaling of tot vergoeding van geledene schade van de voorwerpen, die geworpen, beschadigd of gekapt zijn.

Art. 734, zijnde *Code*, art. 423, is overeenkomstig het Romeinsche regt, in L. 4, § 1 f. et. L. 5. D.

de lege Rhodia. Wanneer het schip niet gered is door het werpen, al is het ook met dat oogmerk geschied, heeft er geene vergoeding plaats. De eigenaars der geborgen goederen hebben er dan geen nut van gehad, en behoeven het daarom niet te vergelden. *Sic civiliter; moraliter* is eene andere vraag. Duidelijker zouden zich onze wetgevers hebben uitgedrukt, indien zij niet, in navolging van den *Code*, twee paragraven gemaakt hadden. De woorden: *zijn niet gehouden*, moet men verstaan: zijn *als-dan* niet gehouden.

Art. 735. Indien het schip door het werpen of kappen behouden blijft, en naderhand bij het vervolgen zijner reis vergaat, en alsdan goederen geborgen worden, dragen alleen de geborgene goederen in de werping, naar de waarde welke zij alsdan hebben, na aftrek van de bergloonen.

Art. 735. *Code*, art. 424. Deze bepaling heeft in den *Code* groot belang, omdat men er het hoofdbeginsel in art. 738 hieronder uithalen moet, dat elders in de Fransche wet niet geschreven staat. Overigens is het blijkbaar uit het Romeinsche regt afkomstig, in L. 4, § 1. cit. De rigtigheid der bepaling is ook ligt in te zien. De laatstelijk geborgen goederen zijn behouden, en wel behouden ten gevolge van een vroeger werpen, zonder hetwelk zij zoo ver niet zouden gekomen zijn.

Het omgekeerde dat geworpen goederen opgevischt worden, of opgeduikelt, *per urinatores*, wordt aldaar mede behandeld, en is in den *Code*, in art. 425, doch bij ons anders geregeld in art. 740.

Art. 736. Indien het schip en de lading door kappen of andere schade aan het schip toegebragt, behouden blijven, doch de goederen naderhand vergaan of geroofd worden, heeft de schipper geene aanspraak op de eigenaars, inladers of geconsigneerden dier goederen, om in den omslag dier kapping of schade te dragen.

Art. 736 bevat hetzelfde beginsel, dat in het vorige ligt opgesloten: er is geworpen en het schip behouden, doch op de voortgezette reis verongelukt het eertijds behouden schip (hebben wij gezien), behoeft niet mede te dragen, maar alleen de nu geborgen goederen. Zoo omgekeerd: de eenmaal behouden, sedert verongelukte goederen, dragen niet in het geen opgeofferd is geweest van goed of schip, maar wel de goederen die te lande gekomen zijn, die aan de gedane opoffering hun behoud te danken hebben. Uit beide volgt, dat het gezegde in art. 734 niet is eene bloote trivialiteit, (a) maar dat het

(a) Het zegt niet: de goederen van de zee verzwolgen, en het gezonken schip dragen niet mede; m. a. w. wanneer er niets is om over om te slaan, blijft de omslag achterwege.

behoud door het werpen, of door eene andere opoffering, een hoofdbeding in de avarij-leer, *plene et cum effectu* moet genomen worden, van behouden aankomst, of te lande komen. Het geen niet te lande komt, het mag eenmaal door werpen behouden zijn geweest, of niet, behoeft in de avarijen niet te dragen.

Intusschen blijft hier bij nog de vraag, waar bij ook het volgende art. 737 te pas komt, hoe wij het: *naderhand vergaan of geroofd worden* te verstaan hebben. Volgens art. 735 dragen de goederen *die geborgen worden*, dat wil toch wel zeggen, die te lande komen; op eenen lateren *casus* kan zich de eigenaar of geconsigneerde niet beroepen, om van het avarij dragen af te zijn, omdat, zoo iets toegegeven zijnde, men niet ziet, wanneer dan eigenlijk de voorwerpen kunnen gezegd worden behouden te zijn. Daarenboven biedt zich de regel haast van zelf aan: behoudenis door werpen is niet oogenblikkelijke behoudenis, maar behouden uit zee, zóó, dat het zeegevaar ten einde is. Op landgevaar valt dan geen opzigt te nemen, en de aangehaalde uitdrukking beteekent: naderhand vergaan, wel niet door schipbreuk (want het schip wordt ondersteld behouden te wezen en te blijven), maar bij stranding of door roovers of kapers staande de reis. Zoo kunnen de aangehaalde woorden genomen worden, en zoo genomen is de zin regelmatig; evenwel zoo is het niet bedoeld; 1°. omdat wanneer de wetgever niets anders wilde zeggen, het vorige artikel toe-

reikende was: „alleen de *geborgen* goederen dragen in de werping:" dus niet het gene niet te lande gekomen is; 2°. omdat art. 737 tegen het vorige over stelt: *door schuld of toedoen van den inlader of geconsigneerde.* Nu is het zeker denkbaar dat ook staande de reis de goederen door toedoen van den inlader verloren gaan, maar dat ligt niet zeer na, en het is veel aannemelijker dat de wetgever, na bepaald te hebben, dat de goederen, zullen zij in de avarij dragen, moeten geborgen zijn, nog een kleinen stap verder heeft willen gaan, en zeggen: niet *qualiter qualiter* aan strand gekomen, maar in veiligheid; als eene uitbreidende verklaring van het denkbeeld *behouden zijn*, het zij aan den geconsigneerde gekomen, het zij (wanneer het behoud onder weg plaats heeft) verkocht geworden: voor dien tijd waren zij dan nog niet behouden. Zekerlijk is hierbij de grens aan het regterlijk oordeel overgelaten. *Quaeritur tamen*, of men nu in art. 735 de woorden, „dragen alleen de geborgen goederen" niet ook zoo nemen, en parafraseren moet: *en niet naderhand vergaan of geroofd?*

Art. 737. Indien de goederen door schuld of toedoen van den inlader of geconsigneerde verloren gaan, dragen zij evenwel in de gemeene avarij.

Art. 738. In geen geval, behoeft de eigenaar eener lading in gemeene avarij meer te

dragen, dan de waarde der goederen, zoo als die bij derzelver aankomst waardig zijn; onverminderd zoodanige kosten als, na het vergaan van het schip of de opbrenging en aanhouding der goederen, door den schipper te goeder trouw, zelfs zonder last, zijn gedaan, om van het vergane iets te redden, of de opgebragte goederen te reclameren, al ware zulks zonder goed gevolg.

Art. 738. Zoo als gezegd is, lag dit reeds in art. 735; in zoo verre namelijk daarin het denkbeeld ligt opgesloten, dat het werpen met behoud eene weldaad en geen bezwaar wezen moet; of, zoo als het Romeinsche regt heeft (in L. 4, § 2. h. t.), „non debet du„plici damno onerari:" eerst zijn goed verliezen, en daar boven nog avarij betalen. Wiens goed niet te lande komt, verliest niets dan zijn goed, en betaalt geene avarij; wiens goed wel te lande komt, die moet er niet slechter aan zijn. Het is voor den inlader om het even of hem de zee zijn goed ontneemt, of het *Jus*, genaamd avarij-rekening. Bij ons stond het dan ook in de stedelijke verordeningen. Zie VAN DER KEESSEL, *Thes.* 794, en dat men het hier gezegd heeft, was wenschelijk, om de *cavillationes* af te snijden.

Dan de waarde der goederen. Anders wanneer hij wegens werpen van een gedeelte, of schade er aan, vergoeding beurt.

Het artikel bevat nog eene andere bepaling: dat evenwel de in het belang van den inlader of geconsigneerde vruchteloos gemaakte kosten moeten worden vergoed, geheel en al overeenkomstig de leer der *negotiorum gestio* in L. 10, § 1. D. *de negot. gest.*, en zelfs volgens het voorliggende contract, zijnde *locatio conductio*, volgens L. 55, § 1. D. *locati.* In allen gevalle ligt dit buiten de toepassing van het avarijbeginsel, en doet geene afbreuk aan de redenering waar op het vorige is gegrond.

Art. 739. Indien, na den gedanen omslag, de geworpene goederen door de eigenaars zijn terug bekomen, zijn zij gehouden hetgeen zij voor dezelve in de verdeeling ontvangen hebben, aan den schipper en de belanghebbenden bij de lading in te brengen, onder aftrek der schade, onkosten en bergloonen.

In dat geval, wordt de gemelde inbreng door het schip en de belanghebbenden in dezelfde evenredigheid genoten, als zij in de schade der werping hebben gedragen.

Art. 739. *Code*, art. 429, alwaar de uitdrukking: *frais de recouvrement* wat duidelijker is. In het Romeinsche regt is het L. 2, § *pen.* h. t. Daar wordt ook van de actiën gesproken, waar van men zich zal te bedienen hebben; in het hedendaagsche regt neemt men het niet zoo naauw: de bevrachters

kunnen ook wel hunne medebevrachters aanspreken, art. 726, zie hierbij art. 744, en MENNO-PÖHLS, § 461. bl. 748. DE GROOT, *Inl.* III. 29, VAN DER KEESSEL, *Thes.* 793.

Art. 740. Indien de eigenaar der geworpene goederen dezelve terug bekomt, zonder eenige vergoeding te vorderen, draagt hij, in geen geval, in de gemeene avarij, na de werping aan de behouden geblevene goederen overgekomen.

Art. 740 heeft bij het overnemen van art. 425 uit den *Code* een tusschenvoegsel bekomen, in de woorden: *zonder eenige vergoeding te vorderen*, voor het welk eene goede reden bestaat. Men konde namelijk tegen dat art. 425 slecht weg deze bedenking maken. Wanneer met behoud geworpen is, doch het schip op dezelfde reis vergaat, krijgt de eigenaar van het geworpen goed geene vergoeding, is er dus na de eerste werping, om dat vergaan voor te komen, wederom geworpen, en wel met goed gevolg, zoo hebben de eigenaars van het eerst geworpene aan die tweede werping hunne vergoeding te danken, en moeten dus in de schade van dezelve dragen voor hun deel. Dat zij dit ook werkelijk moeten, is eene erkende zaak, en ligt in art. 727. Hier op is nu tweeërlei te antwoorden. Vooreerst is bij de voorgestelde bedenking ondersteld, dat de tweede

werping geschied is *met goed gevolg*, dat wordt hier niet ondersteld, en ook niet in art. 425; daarom heet het in L. 4, § 1. f. cit., waar ons geval behandeld wordt: *quae perüt.* Ten anderen: laat het schip behouden wezen, zoo kan men den eigenaar der geworpen goederen de gemaakte redenering niet op het lijf houden, wanneer hij van het tweede werpen geen voordeel trekt, door er van af te zien. Ten derde kan men dat evenmin, wanneer hij zijn goed wel *terug* krijgt, maar niet ten gevolge eener tweede werping *vergoed*, te weten: *terug* door de kunst van zijne duikelaars. Er zijn derhalve drie gevallen, waar aan men bij dit artikel denken kan, en de woorden: *in geen geval*, schijnen dit aan te duiden. Ons artikel, het laatste in de avarij-leer, besluit dezelve in zoo verre, op eene waardige wijze, getuigende van doorzigt en van regtsgevoel, boven zijne voorgangers.

TWAALFDE TITEL.

VAN HET TE NIET GAAN DER VERBINDTENISSEN IN DEN ZEEHANDEL.

Dat ook in den zeehandel kortere verjaringen zijn aangenomen dan de gewone van het Burgerlijk Regt, kan niet bevreemden; daar hiervoor dezelfde

redenen bestaan, die zoo iets in andere handelszaken hebben te weeg gebragt. Daar bij komt nog, dat ten aanzien van het schip iedere reis afzonderlijk berekend wordt, en dus de betalingen daar toe betrekkelijk wel dienen af te loopen, zie art. 338; in die onderstelling komen geene lange verjaringstermijnen te pas. Verder zijn de voorwerpen, waarop de contracterende schuldeischer het oog had, ook niet van eene zeer blijvende natuur. Veel werkt dus zamen om hem diligent te maken. De termijnen zijn uit het Fransche regt genomen, *Code de Commerce*, art. 432 en 433, met uitzondering van den twee- en van den driejarigen, onder welke laatste ook de in den *Code* niet genoemde actie wegens aanzeiling is gerangschikt.

Art. 741. Door tijdsverloop van één jaar verjaart alle regtsvordering:

1°. Tot betaling van scheepsvracht, gagien en soldijen van den schipper, officieren en scheepsgezellen;

2°. Tot betaling van levensmiddelen aan de officieren en scheepsgezellen, op last van den schipper geleverd;

3°. Tot uitlevering van koopmanschappen;

4°. Tot betaling van het door passagiers verschuldigde.

Deze verjaringen beginnen te loopen, als volgt:

Die van n°. 1 na het eindigen der reis;

Die van n°. 2 na de gedane levering;

Die van n°. 3 en 4 na de aankomst van het schip.

Art. 742. Door tijdsverloop van drie jaren verjaart;

Alle regtsvordering wegens levering van noodwendigheden tot het uitrusten en provianderen van het schip, mitsgaders van hout, zeilen, ankers en hetgeen verder tot het timmeren en herstellen vereischt wordt, en eindelijk arbeidsloonen en het gemaakte werk aan het schip.

Alle regtsvordering ter zake van schade door aanzeilen, overzeilen, aandrijven of aanvaren veroorzaakt.

De eerstgemelde verjaring begint te loopen van den dag der levering van de voorwerpen, of van het voltooijen des werks, en de laatstgemelde van dien der plaats gehad hebbende gebeurtenis.

Art. 743. Door verloop van vijf jaren verjaart:

Alle regtsvordering, voortspruitende uit eenen bodemerij-brief, of uit eene polis van verzekering.

Die verjaring begint te loopen van den dag der geslotene overeenkomst.

Art. 744. Alle aanspraak, tusschen de belanghebbenden, tot den omslag bij wege van avarij-grosse, vervalt twee jaren na het eindigen der reis.

Art. 745. De voorrang op schepen, vrachtpenningen en goederen, uit hoofde van bodemerij-schuld, vervalt na verloop van zes maanden na de aankomst des schips, ter plaatse waar de reis eindigt, indien de bodemerij-brief verleden is binnen de grenzen van Europa, na verloop van één jaar, indien dezelve is verleden in eenige plaats op de kusten van Azie en Afrika, gelegen aan de Middellandsche zee en Zwarte zee, en na verloop van twee jaren in andere gedeelten der wereld. Bij oorlog ter zee wordt de termijn verdubbeld.

Art. 745 is te onderscheiden van art. 743: er is een korte verjaringstijd bijgevoegd voor de *in rem actio* (zoo moet het woord *voorrang* genomen worden),

van den bodemerijgever; waar bij dient in het oog gehouden, dat de termijn niet loopt van den dag van het contract, maar eerst na de aankomst van het schip, zoo dat de correspondent van den geldschieter ten minste nog zes maanden heeft, om de invordering te doen, en dit artikel niet in strijd is met art. 581. Dat men in geval van verkoop het schip ook vroeger purgeren kan, hebben wij gezien in art. 316. Bij goederen wordt daarenboven vereischt dat zij na de lossing zich nog in dezelfde handen bevinden, *quia mobilia non habent sequelam*, verg. art. 583, als mede art. 490.

Overigens wordt hier niets gevonden dat niet even zeer, of gelijksoortig, in het Burgerlijk Regt wordt aangetroffen, of ons reeds elders is te voren gekomen; verg. met art. 746 art. 93, als mede art. 494 en volg. en 712 en volg.

Art. 746 Alle aanspraak tegen den schipper en de verzekeraars wegens schade, aan de ingeladene goederen overgekomen, vervalt, indien zij, zonder bezigtiging en begrooting der schade, op de wijze bij de wet voorgeschreven, zijn aangenomen, of, in geval niet uiterlijk van de schade bleek, de bezigtiging en de begrooting niet heeft plaats gehad binnen den tijd bij de wet bepaald.

Art. 747. De bepaling van artikel 2010 van

het Burgerlijk Wetboek is toepasselijk op de verjaring in artikel 741, 742 en 743 vermeld.

DERTIENDE TITEL.

VAN SCHEPEN EN VAARTUIGEN WELKE DE RIVIEREN EN BINNEN-WATEREN BEVAREN.

Deze titel is eerst op het einde van 1834 voorgenomen, en diensvolgens den 16. Maart 1836 in de Staten-Generaal ingediend, zie art. 19 *b.* der wet van 23 December 1834, *Staatsblad* n°. 44. Eene *Memorie van toelichting* onder die dagteekening, en gemerkt n°. 3, geeft *summatim* rekenschap van den inhoud en van de beweeggronden der hoofdbepalingen; zie VOORDUIN, X. p. 552.

De buitenlandsche literatuur, de riviervaart betreffende, waar van men een goed deel vinden kan bij MIRUSS, § 78, is voor het *jus privatum* van geen gebruik. Bij ons vindt men dergelijke bepalingen in de Plakaatboeken en in de verzamelingen van Handvesten, waar van een gedeelte voor de dagelijksche behoeften in het *Boek der Zeeregten* was opgenomen.

De hoofdregelen van onzen titel zijn:

1°. Dat alle schepen, varende op buitenlandsche wateren, schoon zij op de zee niet komen, als zeeschepen worden beschouwd, en aan hetzelfde regt worden onderworpen. Waar bij intusschen de clausule *in het algemeen en naar de omstandigheden* schijnt aan te duiden, dat aan den regter wel eenige ruimte gelaten is, om hier van af te gaan, niet enkel wanneer de toepassing onmogelijk wordt, door dien het object of het *factum* anders is, (a) want dat spreekt van zelf, maar ook wanneer zoodanige toepassing onverstandig en onraadzaam zoude wezen. (b) Wanneer bij voorbeeld, de schippers tusschen Rotterdam en Keulen niet gewoon zijn na volbragte reize eene scheepsverklaring af te leggen, kan men art. 379 nog wel toepassen, maar het is ongerijmd om het te doen. Nog ongerijmder zoude het zijn, om het eerste lid van art. 316 aan te wenden bij een schip dat alleen op den Dollard vaart, schoon zulk een schip dagelijks van buiten 's lands komt: verg. art. 750 f. De wetgever moet het dus wel *cum grano salis* gemeend hebben. Nog is er bijgevoegd: *behoudens de reglementen* enz. De riviervaart heeft, gelijk bekend is, allerlei eigene, tot de politie, het

(a) Gelijk art. 757 en 763 schijnen aan te duiden; verg. LIPMAN.

(b) Zoo namen het ook de HH. Staten, die zelfs, *quid mirum*, de clausule bedenkelijk vonden: „het geeft aan den regter (zeide men in de derde „afdeeling) eene ruimte van beoordeeling, welke tot moeijelijke procedures „aanleiding geven kan." Proces-verbaal van 29 Maart 1836, geteekend VAN ASCH VAN WIJCK; verg. VOORDUIN, X. p. 553.

tolwezen, en het volkenregt behoorende bepalingen; indien het nu gebeuren mogt dat die in collisie met het wetboek kwamen, zoo moet het wetboek achter staan.

2°. Een tweede regel is dat de binnenlandsche vaartuigen in groote en kleine onderscheiden worden: dat de kleine slechts vervreemd en verpand worden als andere roerende goederen, en dat daar bij eene eenvoudige executie is vastgesteld, gelijk wij aan den ingang van dit boek voorloopig hebben doen opmerken. Voor het overige evenwel, schoon het wonderlijk wezen kan, staan zij met de groote gelijk. Zelfs schuiten en pramen zijn hier onder begrepen: (a) waar bij dan wederom het *granum salis* te pas komen zal; verg. art. 757.

3°. Dat het zeeregt op de groote binnenschepen in het algemeen van toepassing is, behoudens wijziging en uitzondering. Welke titels en welke artikelen nu toepasselijk blijven en welke niet, is bijzonderlijk aangewezen. De uitkomst is, dat vele derzelven eenvoudig wegvallen zonder meer, bij andere wordt naar het Burgerlijk wetboek, en bij eenige zelfs naar de plaatselijke gebruiken verwezen

De toepasselijk gemaakte artikelen geene herhaalde verklaring behoevende, en het Burgerlijk Wetboek niet tot ons bestek behoorende, blijft er voor onze tegenwoordige taak weinig over.

(a) Dat dit zoo is bewijst (behalve de text zelf), de aanmerking van de tweede afdeeling; verg. met art. 750, n°. 4.

Art. 748. Schepen en vaartuigen welke de rivieren en binnenwateren bevaren, en tevens van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn, worden als zeeschepen beschouwd, en mitsdien zijn, in het algemeen en naar de omstandigheden, op dezelve toepasselijk de bepalingen in de voorgaande titels van dit boek vervat, behoudens de reglementen en verordeningen op de vaart van zoodanige schepen en vaartuigen wettiglijk vastgesteld.

Tot de in art. 748 bedoelde reglementen en verordeningen behooren die op de Rijnvaart, zie WOLTERBEEK, *Proeve eener geschiedenis der scheepvaartwetgeving op den Rijn.* Amsterdam 1854; wijders de bepalingen omtrent de gemeenschappelijke vaart van Nederland en Belgie op den Rijn, de Schelde en de Maas.

Art. 749. Ten aanzien van schepen en vaartuigen, welke bij uitsluiting gebruikt worden tot de scheepvaart van eene plaats binnen 's lands naar eene andere binnen 's lands gelegen, zoo wel op de stroomen, rivieren, kanalen en vaarten, als op de binnenlandsche zeeën en meeren en langs de wadden, gelden de navolgende bepalingen.

Art. 750. De voorschriften van den eersten titel van dit boek, zijn ook op dezelve toepasselijk, behoudens de navolgende wijzigingen:

1°. Dat de bepaling van het tweede lid van art. 309, mitsgaders van art. 312, worden beperkt tot schepen en vaartuigen, welke de grootte hebben van tien of meerdere lasten;

2°. Dat de bevoorregte schulden welke op de opbrengst der in het vorige artikel vermelde schepen en vaartuigen kunnen worden verhaald, zijn de na te meldene, in de orde waarin dezelve geplaatst zijn:

a. De berg-, hulp-, en loodsloonen;

b. De tonnen-, baken-, vuur- en andere haven-gelden;

c. De legger-, bewaarder- en sjouwergelden;

d. De huur van pakhuizen of van bergplaatsen, om het scheepstoebehooren en de gereedschappen te plaatsen;

e. De gagien van den schipper en het scheepsvolk.

Het voorregt bij litt. *a*, *b*, *c*,

d en *e* verleend, kan niet worden ingeroepen na verloop van drie maanden, te rekenen van den dag, dat de schuld is opvorderbaar geweest.

f. De noodige leveringen en reparatie aan het schip of vaartuig en deszelfs gereedschappen gedaan, gedurende drie jaren, te rekenen van den dag dat de reparatie is volbragt:

g. De schuldvordering wegens den aanbouw van het schip, benevens de renten van de drie laatste jaren;

h. De schaden en interessen van inladers wegens het niet, of niet behoorlijk uitleveren van de door hen ingeladene koopmanschappen, en die welke, door ontrouw of schuld van den schipper of het scheepsvolk, aan de goederen veroorzaakt zijn:

3°. Dat, indien de opbrengst van het schip of vaartuig niet toereikende is om de schulden in ieder der onderdeelen van

de tweede paragraaf van dit artikel respectievelijk. aangeduid, ten volle te voldoen, de laatstgemaakte kosten van elk derzelve den voorrang boven de vroegere hebben;

4°. Dat na de schulden, in voorschreven tweede paragraaf vermeld, mede op de bedoelde schepen en vaartuigen, voor zoo verre zij de grootte hebben van tien of meerdere lasten, bevoorregt zijn degene welke bij art. 315 zijn aangewezen, met inachtneming der bij dat artikel voorkomende bepalingen;

5°. Dat alle de voorregten, hierboven vermeld, verloren gaan, indien het schip of vaartuig, aan een ander zijnde overgedragen, zonder protest van de bevoorregte schuldeischers, gedurende een half jaar, ten name en voor rekening van den nieuwen eigenaar heeft gevaren, alles met inachtneming van het tweede en derde lid van art. 316.

In art. 750 valt op te merken, dat de bevoorregte schulden dezelfde zijn, als bij de zeeschepen; alleen zijn de buitendien gelijksoortige onder n°. 6

en 7 in een gesmolten, en de bodemerij is weggelaten. De onderlinge verhouding tusschen schuldeischers van dezelfde klasse is anders: de laatsten gaan voor de eersten, naar tijdorde, omdat men hier art. 314 niet behouden kon. Voor het varen van zestig dagen, in art. 316, is een tijd van zes maanden bepaald.

Art. 751. De voorschriften van den tweeden titel van dit boek, zijn op de reeders en eigenaars van de binnenlandsche schepen en vaartuigen, hiervoren in art. 749 bedoeld, alleen toepasselijk, voor zoo veel betreft de bepalingen van art. 320, 321, 322 en 323, het eerste lid van art. 325, art. 326, 327, 328, 329, 330, 332, 333, 335, 336 en 337.

Art. 752. De verpligting des boekhouders tot het doen van rekening, en die van elken reeder om dezelve op te nemen en te sluiten, en het nadeelig slot daarvan voor zijn aandeel op te leggen, worden geregeld door de overeenkomst en het gemeene regt omtrent lastgeving, met dien verstande, dat de goedkeuring der meerderheid van de reeders, de minderheid niet belet hare regten te doen gelden.

Art. 752 wil dat de boekhouder als een gewoon lasthebber zal worden beschouwd; waar bij ten overvloede art. 340 is bijgehouden.

Art. 753. De voorschriften van den derden titel van dit boek, zijn op de schippers van de binnenlandsche schepen en vaartuigen, hiervoren in art. 749 vermeld, alleen toepasselijk, voor zoo veel betreft de bepalingen van art. 341, 345, 346, 348, 349, 354, 355, 356, 363 en 367, het eerste lid van art. 368, art. 382, 390, 391, 392 en 393, behoudens hetgeen bij wettig bestaande reglementen en verordeningen deswege is bepaald.

De verpligting van den schipper tot het doen van rekening, en al hetgeen daartoe betrekkelijk is, wordt geregeld naar de overeenkomst, het gemeene regt en de bijzondere reglementen en verordeningen, daaromtrent wettiglijk vastgesteld.

Art. 754. De voorschriften van den vierden titel zijn te dezen alleen toepasselijk voor zoo veel betreft art. 451 en 452.

De regten en verpligtingen uit huur van stuurlieden, schippersknechts of ander scheepsvolk, voortvloeijende, worden geregeld naar

de overeenkomst, naar de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek, omtrent huur van dienstboden en werklieden, en naar de bijzondere reglementen en verordeningen daaromtrent wettiglijk vastgesteld.

Art. 755. De voorschriften van den vijfden titel van dit boek, zijn niet toepasselijk op de binnenlandsche scheepvaart.

De regten en verpligtingen voortvloeijende uit bevrachting, den tijd van laden en lossen, mitsgaders al hetgeen daartoe betrekkelijk is, worden geregeld naar de bepalingen van den vijfden titel van het eerste boek van dit Wetboek, naar die van het Burgerlijk Wetboek, omtrent huur en verhuur; naar de bijzondere reglementen en verordeningen daaromtrent wettiglijk vastgesteld, en, bij ontstentenis van deze, naar de plaatselijke gebruiken.

In art. 755 f. zijn de woorden: *bij ontstentenis* niet alleen te verstaan wanneer er geene reglementen op het stuk van bevrachting gevonden worden, maar ook wanneer er die wel zijn, doch die geenen leidraad voor de voorkomende omstandigheid aanbieden.

Art. 756. De voorschriften van den zesden

titel van dit boek zijn op de binnenlandsche scheepvaart toepasselijk, met deze wijziging, dat in de gevallen bij art. 538 en 540 uitgedrukt, elk schip of vaartuig, en elke lading, derzelver eigene schade draagt.

Hetzelfde is ook toepasselijk op het geval, dat het eene schip of vaartuig een zeeschip is, of daarmede volgens artikel 748 wordt gelijk gesteld, en het andere tot de binnenlandsche vaart behoort.

Art. 756 komt daar op neder, dat van de aanzeilingsleer het eigendommelijke hier voor een goed deel weg valt. Onzekere en toevallige schade wordt naar het gemeene regt behandeld, en de lading, zoo als wel altijd behoorde te wezen, heeft met de schade aan het schip overkomen niet te doen. Het verdere minder anomalische is bij behouden.

Art. 757. De voorschriften van den zevenden titel van dit boek zijn in het algemeen, en naar de omstandigheden, ook op de binnenlandsche scheepvaart toepasselijk.

De geschillen over berg- of hulploonen worden beregt door de arrondissements-regtbank, binnen welker gebied de redding of berging heeft plaats gehad.

Art. 758. De voorschriften van den achtsten titel van dit boek zijn niet toepasselijk op de binnenlandsche scheepvaart.

Art. 759. De bepalingen van art. 708, 709, 710, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719 en 721 zijn ook op de binnenlandsche scheepvaart toepasselijk.

Art. 760. Indien, tot behoud van het schip of vaartuig en de lading, goederen worden geworpen, heeft de omslag plaats op dezelfde wijze en naar dezelfde regelen, welke ten aanzien van de zeevaart zijn voorgeschreven.

Art. 761. Dezelfde bepaling geldt, indien tot behoud van het schip of vaartuig en de lading, goederen in de ligters of booten zijn overgeladen.

De kosten daartoe vereischt, de schade aan de goederen overgekomen en de schadeloosstellingen aan de ligters of de booten verschuldigd, worden op den voet van het vorige artikel door het principale schip of vaartuig en de lading gedragen.

Art. 762. De overige bepalingen van den tienden titel zijn niet toepasselijk op de binnenlandsche scheepvaart.

Art. 759—762. Het stelsel hier gekozen, waaromtrent de Memorie van de regering eenig licht geeft, is in de volgende drie regelen begrepen: 1°. De avarij-leer in den tienden (moet zijn elfden) titel is hier niet toepasselijk. 2°. Behoudens de artikelen aangehaald in art. 759, de bijzondere avarij betreffende, welke door den assuradeur gedragen wordt. 3°. Avarij-gros bestaat hier niet; het werpen alleen uitgezonderd (waar mede ook wel het kerven behoort gelijk te staan), en het laden in de ligters uit nood.

Art. 763. De voorschriften van den elfden titel gelden in het algemeen en naar de omstandigheden ook op de binnenlandsche scheepvaart.

Art. 763 volgens opgave van de Staten-Generaal, vijfde afdeeling, verbeterd, is alleen opmerkelijk ter zake van de reeds besproken clausule, welke hier wel de triviale beteekenis hebben moet, waartegen wij bij art. 748 geredeneerd hebben. Want eene verjaring, al of niet, naar de omstandigheden, toepasselijk is nog erger. Zoo neemt het ook de advocaat LIPMAN, op dit artikel; verg. nog art. 687.

Voor *elfden* moet wederom twaalfden gelezen worden. De feil is wel door het inlasschen van den tienden titel te weeg gebragt; verg. Wetboek van 1830, en de wet van 26 December 1835, *Staatsblad* n°. 48.

En hier mede zouden wij het Nederlandsche handels- en zeeregt, als *jus privatum*, en het Procesregt niet mede gerekend, ten einde wezen, zoo niet de geïntercaleerde landverzekeringen van den tienden titel uit het eerste boek, die wij om redenen verschoven hebben, nog te behandelen vielen. Om van uitstel geen afstel te maken, laten wij ze hier volgen, *per apendicem*.

EERSTE BOEK.

TIENDE TITEL.

VAN VERZEKERING TEGEN DE GEVAREN VAN BRAND, TEGEN DIE WAARAAN DE VOORTBRENGSELEN VAN DEN LANDBOUW TE VELDE ONDERHEVIG ZIJN, EN VAN LEVENSVERZEKERING.

Toegevoegd tot het eerste boek werd deze titel, met den vorigen, bij de wet van 26 December 1835, *Staatsblad* n°. 45.

De onmiddellijke bronnen zijn, behalve het Ontwerp van 1809 *passim*, het verhandelde tusschen de regering en de Staten-Generaal, even als elders; doch ten dezen niet overvloeijende. Meer verwij-

derde bronnen zijn onze stedelijke verordeningen, in zoo verre daar van gebruik gemaakt is; zie VAN DER KRESSEL, *Thes.* 716. De voornaamste is wel die van Amsterdam, van 31 Januarij 1775. *Handv.* IV., *tweede vervolg*, bl. 91 en 94, alwaar ook een Polisformulier voor brandverzekering is voorgeschreven. Men kan voorts aannemen dat de gebruiken onzer assuradeurs, en hunne Polissen, zullen geraadpleegd zijn.

Afzonderlijke geschriften over deze verzekeringen komen schier niet voor. Bij de Engelsche assurantieschrijvers zijn brand- en levensverzekeringen twee gewone aanhangsels, zoo ook in navolging bij BENECKE; verder geeft nuttige inlichtingen het woordenboek van MAC-CULLOCH op de woorden: *fire insurance* en *life insurance*. Het is in Frankrijk, waar men de zaak het laatst gekregen heeft, dat men er het eerst opzettelijk is over gaan schrijven.

Behalve QUÉNAULT, *Traité des assurances terrestres.* Paris 1828, (waarin de twee apendius van MARSHALL zijn overgenomen), is te noemen het uitvoerige *Traité de l'assurance contre l'incendie, par* P. A. BOUDOUSQUIÉ. Paris 1829. Men vergelijke mede PERSIL, *des assurances terrestres.* Paris 1835, en laatstelijk MERGER, *des assurances terrestres. Traité théorique et pratique.* Versailles 1858.

Bijzonder nuttig voor de beginselen is een kort kapittel, bij FREMERY, *Etud.* bl. 342.

Voor de beoordeeling van de voorschriften hier gegeven, kan de vergelijking van dienst zijn met de regelen die elders gevolgd worden. Men kan, om zich daar mede bekend te maken, raadplegen *neue revidirte Hamburgische General-Feuer-Casse-Ordnung vom Jahre* 1833. Hamburg bij MEISZNER, in de hooged. en hoogwijze raadsdrukkerij. De bepalingen van het *Preussische Landrecht* zijn weinige; van meer belang is: *Brandversicherungwesen in den Sächsischen Erblanden.* Leipzig, 1843.

Onze wetgevers hebben geoordeeld dat slechts drie soorten noodig hadden bijzonder geregeld te worden; van daar de drie volgende afdeelingen.

EERSTE AFDEELING.

VAN VERZEKERING TEGEN GEVAREN VAN BRAND.

Geschiedkundig hieromtrent is niet veel te vinden. De schrijvers komen daarin overeen, dat deze verzekering in vergelijking met de zee-assurantie nieuw te noemen is, en dat zij niet veel boven de honderd jaren is in zwang geweest; zie onder anderen BÜSCH II. bl. 328. *Convers. Lexikon: Feuerversicherung*, MARSHALL II. bl. 785. Verder weet men, dat zij hare groote ontwikkeling eerst door het oprigten, te dien einde, van groote compagnieschappen gekregen heeft,

zoo als in Londen *Phoenix*, *Sun*, *Hand-in-Hand*, in België *Proprietés réunies*, te Parijs *Compagnie royale*, *Phénix*, *Soleil*, *Union*, enz. In Duitschland waren lang de gedwongen brandkassen van staatswege heerschend; doch worden de compagnieschappen aldaar, zoo als te Hamburg en elders, met regt voor begeerlijker gehouden. (a) Bij ons heeft men maatschappijën van verzekering en particuliere verzekeraars; gedwongen brandkassen hebben wij niet. Daarentegen zijn de wederkeerige brandverzekeringen, in art. 286 vermeld, in dit land menigvuldig. In Engeland noemt men die *Contribution Societies*, van dien aard is de *Hand-in-Hand* zoo even genoemd.

Over het wenschelijke van zoodanige zekerstelling is weleer getwijfeld, en de voorstanders derzelve ontveinzen niet, dat zij tot bedrog en zorgeloosheid aanleiding geeft; niet te min heeft zich de publieke opinie ter harer gunste sedert lang gevestigd, en uitgesproken met der daad.

Tot het nut van de compagniën behoort, dat deze door haar groot geldvermogen in staat zijn, om ook tot het voorkomen en blusschen van brand, en tot het bergen van goederen, krachtig bij te dragen. Dit is met name te Londen het geval, waar die verzekeraars niet slechts hunne eigene blusschers, maar zelfs hunne omloopende agenten hebben, om op alles acht te geven.

(a) Verg. de opgaaf der wetgeving in Duitschland omtrent brandverzekering bij GENGLER, *Lehrbuch*, p. 702, 703.

Inhoud van deze afdeeling:

Art. 287. Van de Polis;

Art. 288 en 289. Tweeledige verzekering; daar bij van de waardering;

Art. 290—294. Risico;

Art. 297 en 298. Beding ten behoeve van hypothecaire schuldeischers;

Art. 295 en 296. Brandverzekering van roerende goederen.

Art. 287. De brandpolis moet, behalve de vereischten bij art. 256 vermeld, uitdrukken:

1°. De ligging en belending der verzekerde vaste goederen;

2°. Derzelver gebruik;

3°. Den aard en het gebruik der belendende gebouwen, voor zoo verre zulks invloed op de verzekering kan hebben;

4°. De waarde der verzekerde goederen;

5°. De ligging en belending der gebouwen en plaatsen, waar verzekerde roerende goederen zich bevinden, zijn geborgen of opgeslagen.

Art. 287. *Behalve de vereischten.* Onder die vereischten is er een waarop hier bijzonder te letten staat, te weten, onder n°. 6, de tijd van de risico. Die tijd wordt hier niet door eene gebeurtenis van

onzekeren duur, zoo als eene zeereis, bepaald, maar als een vast *quantum* uitgedrukt in het contract: een jaar, of een zeker getal maanden, met bijvoeging veelal van dag en uur, (a) zoo wel van den aanvang als van het ten einde gaan. In de Amsterdamsche Polis heet het: „aanvang nemende den (b. v. eersten „Mei), en eindigende den (b. v. eersten November), „beide des middags ten twaalf uren." Zie ook BOUDOUSQUIÉ, bl. 192. Bij deze jaar of maandtermijnen heeft verder eene gewoonte plaats, althans in Engeland, niet evenzeer in Frankrijk, *Gaz. d. Trib.* Junij 1849, welke met het vereischte n°. 7 zamenhangt. Van jaar tot jaar wordt de verzekering van een huis vernieuwd, en ten dien einde is in de Polis bepaald, dat de termijn afgeloopen zijnde, de premie voor het volgende jaar moet betaald worden binnen vijftien dagen, gedurende welke de nieuwe assurantie (zoo als het regt nu is) loopt, ofschoon zóó lang door geene premie gedekt. Komt daarentegen de verzekerde zijne premie een dag later aanbieden, al wordt die aangenomen, is hij gedurende deze zestien dagen onverzekerd geweest. Hetzelfde beding wordt ook dan gemaakt, wanneer de verzekering voor meer jaren wordt aangegaan. In stede van het begin der risico afzonderlijk te bepalen, wordt niet zelden gezegd, dat dezelve met de dagteekening van de Polis beginnen zal,

(a) MARSHALL. bl. 800, „cease at six o'clock in the evening."

zie hier over MARSHALL, t. a. pl. en BOUDOUSQUIÉ, bl. 325.

Van groot gewigt is ook voor deze verzekering het vereischte nommer 8: *omstandigheden van belang voor den verzekeraar.* In art. 287 is daar voor genoegzaam gezorgd bij vaste goederen, onder n°. 1, 2 en 3, maar niet evenzeer bij de roerende goederen: daarop wordt intusschen met reden sterk gezien, en de assuradeurs zijn zelfs gewoon bepaalde goederen uit te zonderen, hetzij dat ze zeer brandbaar zijn, als hennip, vlas, teer, terpentijn, buskruid; hetzij bijzonder breekbaar, als glas en aardewerk. Het is uit dien hoofde wel zeker, wanneer er zulke goederen onder zijn, dat die de assurantie bezorgt, daar van verwittigen moet. Om zich hier van te overtuigen, behoeft men slechts een oog te slaan op de premie-tarieven der verzekeraars. Het wordt zelfs zoo naauw genomen, dat men de goederen in classen van *matières non hasardeuses*, *hasardeuses*, en *doublement hasardeuses* heeft afgedeeld. Zie zoodanig tarief bij BOUDOUSQUIÉ, in den *Appendix*. De Franschen hebben dat uit Engeland overgenomen; zie MAC-CULLOCH.

N°. 1—3. Bij gebouwen komt het aan op de ligging en op het gebruik. De ligging is juist niet zeer noodig voor de beschrijving en aanwijzing van het gebouw, hetgeen des noods met wijk en nommer, met den naam van eene straat is afgedaan; maar van de ligging hangt af de beoordeeling van

het gevaar. Of een gebouw ver van het water verwijderd ligt, of het in de nabijheid van eenen kruidtoren, of van eene met stoom werkende fabriek zich bevindt, met name welke onmiddellijke buren het heeft, is voor de verzekeraars van groot belang. Het is hier bij zaak om eer te veel dan te weinig op te geven.

Op het gebruik van de percelen wordt nog meer gezien. Ook hier bij kan men zich het best uit de tarieven onderrigten. Wanneer een huis een per mille betaalt, betaalt eene kerk maar ¾. Woont er in het huis een bakker, zoo vordert men 1¼, is het een apotheker met een laboratorium, 1½, en zoo al voort.

Eene derde omstandigheid, welke niet minder in aanmerking komt, schoon hier niet genoemd, is gelegen in de hoedanigheid, dat is, in de stoffelijke bestanddeelen en het zamenstel van het gebouw: b. v. of het gewelven heeft, of het een stroodak heeft, welke laatstgenoemde hoedanigheid in sommige landen zelfs van regeringswege verboden is. Ook hierbij zijn klassen gebruikelijk, naar mate steen, dan wel hout het uitsluitend of heerschend bestanddeel uitmaakt. Dewijl nu de assuradeurs ook hier mede bij hunne premieberekening te rade gaan, kan het geen twijfel lijden, of de verzekerde moet er, volgens art. 251, ten minste opgave van doen.

N°. 4. *De waarde der verzekerde goederen.* Verg. art. 273 en 274. De onderscheiding tusschen ge-

waardeerde en opene Polissen heeft dus hier geene plaats. Niet alleen is het algemeen gebruik zoodanig, gelijk uit de Polisformulieren is te zien; maar ook de moeijelijkheid om naderhand, wanneer een gebouw is afgebrand, de waarde te weten (verg. art. 288, tweede gedeelte), maakt zulks noodzakelijk. Bij koopwaren is dat niet het geval, doch wel bij meubelen; doch ook bij eerstgenoemde wordt het gevorderd, hetgeen althans niet schaden kan.

Art. 288. Bij verzekering van gebouwde eigendommen wordt bedongen, of dat de schade aan het perceel overgekomen zal worden vergoed, of dat hetzelve, uiterlijk ten beloope der verzekerde som, zal worden weder opgebouwd of hersteld.

In het eerste geval wordt de schade opgemaakt door de vergelijking der waarde van het perceel vóór de ramp, met hetgeen het overblijvende, dadelijk na den brand, waard is; en de schade wordt alsdan in gereed geld voldaan.

In het tweede geval is de verzekerde tot de wederopbouwing of het herstel verpligt. De verzekeraar heeft het regt om toe te zien, dat de door hem te betalen penningen, binnen eenen, des noods door den regter, te

bepalen tijd, werkelijk tot dat einde worden besteed, en kan de regter zelfs aan den verzekerde, op de vordering van den verzekeraar, opleggen om, zoo daartoe gronden zijn, daarvoor voldoende zekerheid te stellen.

Art. 289. De verzekering kan gedaan worden voor de volle waarde der verzekerde goederen.

In geval van beding van weder-opbouwing, wordt door den verzekerde bedongen, dat de kosten, tot den weder-opbouw vereischt, door den verzekeraar zullen worden vergoed.

Bij dat beding zal echter de verzekering nimmer drie vierden dier kosten mogen te boven gaan.

Art. 288 en 289. *Wordt bedongen* enz. Het eerste is een beding ten behoeve van den verzekerde, het andere ten behoeve van den verzekeraar. Dit laatste namelijk is eene beschermende bepaling, waar door men den verzekerde belet om zich van een gebouw, dat hem niet langer aanstaat, tegen de volle waarde te ontdoen, in allen gevalle om in den brand *casu quo* zijn voordeel te zien. Nu het weder opgebouwd wordt, komt een vierde gedeelte van die kosten ten zijnen laste. Deze bepaling echter neemt niet weg (gelijk de regering aan de HH. Staten heeft

doen opmerken), dat de verzekering desniettemin voor de volle waarde geschiedt; want het een vierde drukt slechts uit de verbetering van oud tot nieuw. In het aangeboden ontwerp was van twee derden gesproken; waarschijnlijk uit herinneringen aan hetgeen men elders in een soortgelijk geval bepaald had; zie art. 713.

Ook in de Fransche Polissen is de clausule van weder opbouwen een beding ter keuze van de verzekerende Compagnie; zie bij BOUDOUSQUIÉ, bl. 509. Algemeen gebruikelijk is zij niet.

Wordt de schade opgemaakt. Hier mede is genoegzaam uitgedrukt, dat in dezen geen abandonnement geschieden kan. In het *Preussische Landrecht* is er bijgevoegd (§ 2331), dat wanneer de volle som betaald en aangenomen is, de overblijvende materialen den assuradeur toebehooren.

De waarde vóór de ramp. Verg. FREMERY, bl. 348. Het bedenkelijke hier bij is, dat men de waarde van het afgebrande gebouw tijdens het ongeluk, moeijelijk schatten kan, en veel minder regelen vinden, waarnaar die schatting te doen. Doch wordt deze moeijelijkheid daar door weggenomen, dat de verzekering eigenlijk jaarlijks geschiedt en dat de verzekeraars hunne lieden zenden kunnen, om het perceel in oogenschouw te nemen, en zich van deszelfs blijvende waarde te verzekeren, doen zij dat niet, zoo hebben zij in de vroegere waardering berust; gemeenlijk is dat de geteekende som. Het

ware is dat niet, en wij zullen straks zien, dat nog andere omstandigheden in aanmerking komen; doch het is gerijfelijk.

In Saxen (volgens het aangehaalde te voren), neemt men het naauwer. Men zegt: wat zoude het kosten om zulk een gebouw nu nieuw neer te zetten? onderstelt *f* 20000, verder: hoe veel kost het herstellen van de schade? antw. *f* 1000, een twintigste. Indien nu de geteekende som was *f* 12000, zoo valt er *f* 600, zijnde = ‰ te vergoeden. Zie aldaar bl. 57.

Wie de schade opmaken zal wordt gemeenlijk bij de Polis geregeld; onze wet bevat daaromtrent geene voorschriften. Het behoeft geene herinnering, dat de grond als niet mede verzekerd zijnde, bij de schatting niet in aanmerking komen moet.

En de schade wordt alsdan in gereed geld voldaan. Wanneer de Polis het tegendeel niet bevat, moet derhalve de verzekerde som terstond worden opgelegd, zonder dat hier een termijn plaats heeft; verg. art. 721. Gelijk bij de zeeverzekering moet hier eveneens de regel gelden, dat ter zake van dezelfde assurantie de verzekeraar niet meer verliezen kan, dan de som waar voor hij geteekend heeft. Dewijl echter volgens deze bepaling de schade niet na afloop van de verzekering, maar gedurende dat zij nog loopt, wordt opgemaakt en betaald, is de toepassing eenigzins anders. Zelfs wanneer de verzekering doorloopt, dewijl er jaarlijks een nieuwe

premie betaalt wordt, moet dezelve als onderscheidene jaarlijksche verzekeringen behandeld worden, en de verzekeraar betaalt geene schaden in hetzelfde jaar gevallen, te zamen gerekend, boven het beloop der geteekende som. Zoo dat wanneer een huis hetzelfde jaar gebrand heeft en afgebrand is, bij de laatste vergoeding de eerste kan worden afgetrokken. In de Fransche Polissen is dit, niet zonder reden (verg. het voorgedragene bij art. 718), stellig uitgedrukt: „dans aucun cas la compagnie ne peut „être tenue de payer au delà de la somme assurée, „et des frais d'expertise." In een Engelsch formulier bij MARSHALL, wordt gezegd: „make good and „satisfy any loss or damage, *which* shall or may „*happen* bij fire to the said goods, *within the space* „of *twelve calendar months*, not exceeding the sum „of...." Aan de bedoeling en meening hieromtrent, het regt daargelaten, valt dus niet te twijfelen. Maar nu kan het gebeuren bij eene verzekering voor meer jaren, dat het perceel ter oorzaak van gedeeltelijke schade, van het eene jaar op het andere, meerder of minder waardig geworden is, naar dat de schade al of niet is hersteld geworden. Ongetwijfeld valt hier op bedacht te nemen, omdat in de eerste onderstelling de verzekering van eene totale, eene gedeeltelijke geworden is, en dus volgende schade niet ten volle zal behoeven vergoed te worden, terwijl in het omgekeerde geval, bij later voorvallend totaal verlies, niet de volle geteekende som

zal kunnen gevorderd worden; verg. BENECKE, bl. 535.

In den laatsten paragraaf drukken de woorden: *de verzekeraar heeft het regt om toe te zien*, de juristische natuur uit van het daar besproken *beding*, het is een *modus*, geene *conditio;* weshalve de verzekerde niet verpligt is, eerst te bouwen, en dan om zijn geld te komen. Ja, men kan op regtsgronden beweren, dat het herbouwen *casu* onmogelijk geworden zijnde, b. v. omdat het bouwen daar ter plaatse sedert van staatswege verboden werd, de verzekeraar desniettemin betalen moet; volgens L. 1. *C. de receptis.* MÜHLENBRUCH, *Doctr. Pand.* § 340, nota 13.

Art. 290. Voor rekening van den verzekeraar zijn alle verliezen en schaden, die aan de verzekerde voorwerpen overkomen door brand, veroorzaakt door onweder of eenig ander toeval, eigen vuur, onachtzaamheid, schuld of schelmerij van eigene bedienden, buren, vijanden, roovers en alle anderen hoe ook genaamd, op welke wijze de brand ook zoude mogen ontstaan, bedacht of onbedacht, gewoon of ongewoon, geene uitgezonderd.

Art. 291. Met schade, door brand veroorzaakt, wordt gelijk gesteld die, welke als een gevolg van ontstanen brand wordt aangemerkt,

ook wanneer die voortkomt uit brand in de naburige gebouwen, als daar zijn, bederf of vermindering van het verzekerde voorwerp door het water, en andere middelen tot stuiting of tot blussching van den brand gebruikt, of het vermissen van iets van hetzelve door dieverij of op eenige andere wijze gedurende de brandblussching of beredding, alsmede de schade welke veroorzaakt wordt door de geheele of gedeeltelijke vernieling van het verzekerde, op last van hooger hand geschiedt, ten einde den voortgang van den ontstanen brand te stuiten.

Art. 292. Met schade door brand veroorzaakt, zal insgelijks worden gelijk gesteld die welke ontstaat door ontploffing van buskruid, door het springen van eenen stoomketel, door het inslaan van den bliksem, of dergelijke, al had dan ook die ontploffing, dat springen, of dat inslaan, geen brand ten gevolge gehad.

Art. 293. Indien een verzekerd gebouw eene andere bestemming verkrijgt en daardoor aan meerder brandgevaar wordt blootgesteld, zoo dat de verzekeraar, indien zulks vóór de verzekering had bestaan, hetzelve of in het

geheel niet, of niet op dezelfde voorwaarden, zoude hebben verzekerd, houdt deszelfs verpligting op.

Art. 294. De verzekeraar is ontslagen van de verpligting tot voldoening der schade, indien hij bewijst dat de brand door merkelijke schuld of nalatigheid van den verzekerde zelven, veroorzaakt is.

Art. 290—294. De aard en omvang van de risico is hier bepaald, behoudens enkele bijvoegingen, met de woorden van de Amsterdamsche Polis, en deze zijn wel zeer omvattende, in zoo verre hier een en ander voorkomt dat elders veelal bij de Polissen wordt uitgezonderd. Eene zoodanige uitzondering was die van burgerlijke beroerte, *civil commotion*, in den beroemden casus van LANGDALE te Londen, bij gelegenheid van het *No-popery* oproer in 1780. Wij lezen bij MARSHALL, p. 795: „*New-*„*gate* is burned down; the *Fleet*-prison, the *Kings-*„*Bench*-prison, the new *Bridewell* are burned down, „and all the prisoners set at liberty. The *Bank* „attacked; the *Excise* and *Pay*-offices in Broad „Street threatened. The houses of a vast number „of Papists burned and destroyed." etc.

„But Mr. LANGDALE was not without remedy. He „afterwards brought his action against the *hundred*, „upon the riot act, I. G. I. c. 5. § 6, and recovered a

„full satisfaction." Van dien aard is mede de clausule vrij van *vijandelijk geweld*, en *militaire magt*, in de Engelsche Polissen ook nu nog gebruikelijk; terwijl wederom het *Preussische Landrecht* bijzondere bepalingen bevat betreffende de schuld van *huisgenooten*, waarvan hier niet bijzonder wordt gewaagd, zie *Landr.* § 2237 volg. De Fransche *Compagnies* zijn gewoon uit te zonderen, hetgeen in onze oorden niet zeer te pas komt, brand door aardbeving.

Achter het woord *onweder*, dat ook in de Amsterdamsche Polis bovenaan staat, lezen wij hier nog: *of eenig ander toeval.* Welke toevallen daarbij bedoeld zijn, is moeijelijk te raden; misschien geene, maar alleen de mogelijkheid van nog andere. Niet zelden heeft men brand zien ontstaan door het instorten van eenig gebouw; iets zeer bekends is brand door gisting van materialen, b. v. door het broeijen van het hooi.

Men kan volgens deze artikelen de risico wel tot drie soorten brengen: *a.* brand, *b.* gevolgen van brand, *c.* schade door vuur zonder brand. Bij welke drie dingen het een en ander valt te vragen en op te merken.

Vooreerst, wat is brand? Niet eene vertering van voorwerpen, door de werking van vuur: b. v. verpoederen of smelten; er moet eene ontbranding, *embrasement*, bij plaats hebben. Eene schade door bovenmatige hitte wordt onder brandschade niet begrepen, waarvan een voorbeeld te vinden is bij

MARSHALL, II. bl. 790. Naar onze wet zoude men hetzelfde moeten zeggen, want in art. 292 is zoo iets niet genoemd.

b. Onder de gevolgen van brand komt voor *bederf door het water*, doch met bijvoeging, *en andere middelen tot blussching*, dus bluschwater; waartoe niet behoort de schade door het hemelwater aan de goederen, die door den brand ongedekt gebleven zijn. Daarvoor echter is raad in de woorden: *als daar zijn*, welke aanduiden, dat de wetgever de gevolgen van brand niet tot de genoemde wil beperkt hebben, maar de gevolgen in 't algemeen, met het onmiddellijke verteren door brand wil gelijkstellen.

Het vermissen van iets door dieverij, of op eenige andere wijze. Het naast bij de dieverij komt, dat er iets verloren wordt, het wegloopen van levende have; verder het uitloopen en uitstorten van goederen.

Gedurende de brandblussching of beredding. Deze grensbepaling voor het stelen en vermissen was noodzakelijk. Verg. L. 4. D. *de furtis.* Door beredding is het in veiligheid brengen der zaak te verstaan, dus onder eenige bewaring of beheer.

Alsmede de schade enz. Dit laatste staat in de Amsterdamsche Polis niet uitgedrukt, doch behoort wel in de eerste plaats tot de bedoelde gevolgen. De Fransche assuradeurs zijn ook gewoon dit te beloven. Of zonder zoodanige belofte den verzeke-

raar deze schade zoude treffen, behoeven wij nu niet te onderzoeken. Zie hierover BOUDOUSQUIÉ, n°. 233, bl. 294, en TOUILLIER, *Droit civil français*, T°. XI. n°. 181. Hierbij moeten wij evenwel niet over het hoofd zien de woorden: *op last van hooger hand.* Wanneer het de verschrikte buren doen, is het omverhalen geen gevolg van den brand, maar van de overijling van deze lieden. Zij mogen dat niet doen, al is het gevaar nog zoo dringend, en dus blijft het altoos een *culpa hominum*, waardoor het gebouw is verwoest; de brand is onschuldig. Wij zeggen dat niet op grond van de *Lex Aquilia*, want daarin zijn zij inderdaad niet gehouden, volgens L. 49. §. 1. D. *ad L. Aquiliam*, maar op grond van de L. 7. §. 4. D. *Quod vi aut clam:* „privato non esse idem concedendum" en voorts op grond eener goede politie, welke niet toelaat, dat zoo iets op eigen gezag geschiedt van particulieren, zonder bevel van de Overigheid. (*a*)

c. De schade door vuur zonder brand verschilt van de twee vorige rubrieken daarin, dat het geen *genus* is, maar alleen drie *species*, die wij, omdat deze rubriek anomalisch is, niet met gelijksoortige mogen vermeerderen. Dat zij zoodanig is, bewijst, behalve de overweging dat voor brand- en niet voor vuurschade verzekerd is, het stilzwijgen van de Amsterdamsche Polis, en de gewoonte van vele as-

---

(*a*) Zie mede L. 3, § 7 f. D. *De incendio, ruina, naufr.*

surantien, om zich daar niet aansprakelijk voor te stellen. Zie de Polis bij BOUDOUSQUIÉ, bl. 518: „en „cas d'explosion elle ne repond pas des dégâts qui „en résultent, mais elle garantit les dommages d'in- „cendie qui en sont la suite." In deze clausule is het oordeel uitgesproken, dat uitbarsting op zich zelf geen brand is. De woorden in art. 292, *of dergelijke*, moeten, naar spraakkunstige wetten, van den bliksem, en niet van alle drie de *species* worden verstaan. Wat er mede gemeend is, is zeker eene andere vraag. Men zoude aan het inslaan van houwitsers kunnen denken door den vijand geworpen, verg. art. 290. Eindelijk wijzen de woorden op het eind: *geen brand*, uit, dat de wetgever eveneens geoordeeld heeft.

Uit het gezegde volgt, dat andere ontploffingen, b. v. van donderpoeder, of in een chemisch laboratorium, ander springen dan door stoom, wanneer daar geen brand op volgt, niet als schade door brand veroorzaakt, moeten behandeld worden.

Art. 293 handelt van een geval dat de risico vermeerderd wordt *door toedoen* van den verzekerde, iets, waar door, volgens bekende regelen, de verzekeraar ontslagen raakt: art. 276 en 638, *Code*, art. 351 en 352. Dit is echter hier wat onpraktisch voorgesteld. In de Polissen wordt het veelal zoo bepaald, dat de verzekerde de verandering aandienen moet, en des gevorderd eene hoogere premie betalen; bij gebrek waarvan de assuradeur zich voor

ontslagen houdt. Zoo even is gezegd *door toedoen*, en zoo moet de uitdrukking in ons artikel: *indien een gebouw — verkrijgt* genomen worden. Niet alleen wanneer eene gevaarlijkere nabuurschap is ontstaan, maar zelfs wanneer buiten weten van den verzekerde de bewoner zijn bedrijf verandert, ja zelfs tot behoef daarvan in het gebouw bedenkelijke inrigtingen maakt, blijft desniettemin de verzekering in wezen. Dit ligt in art. 290. Hierbij echter blijft de vraag over, of de veranderingen, die het gevaar vergrooten, en het contract niet benadeelen, b. v. verandering in het bedrijf van den buurman, den assuradeur ten minste niet behooren te worden aangediend. Dit ligt noch in art. 251 en 283, noch in art. 654 (a), welk laatste daarenboven alleen voor de zeeverzekering geschreven is. Evenwel bij eene doorloopende verzekering zal het er zeer op aan komen, of dezelve als verschillende assurantiën kan worden beschouwd, omdat de omstandigheid tot degene behoort, welke in den aanvang moeten worden opgegeven, omdat alsdan art. 251 toepasselijk wordt.

Art. 294 brengt mede: 1°. dat de eigen schuld van den verzekerde bij brandverzekering niet naauw moet genomen worden, zoodat wel alleen *dolus* en *culpa lata* hem bezwaren zouden: daar voor bestaat eene goede reden: „quia plerumque incendia fiunt

(a) Eene andere vraag is of zoo iets niet behoorde te wezen; verg. het gezegde aldaar.

culpa inhabitantium," (a) er zoude al ligt eenige *culpa* te vinden zijn. Ook bewijst art. 276 met dit verg. dat hier meerdere ruimte gelaten is: want wilde men den regel, zoo was ons art. overbodig; zie hier over voor anderen FREMERY, p. 324. 2°. dat gewigtig is: de assuradeur moet den *dolus*, of *culpa lata* bewijzen; niet de verzekerde zijne *diligentia*. Hij is wel verpligt die aan te wenden, volgens art. 283, maar wordt geacht dat gedaan te hebben.

Art. 295. Bij verzekering op roerende goederen en koopmanschappen in een huis, pakhuis of andere bergplaats, kan de regter, bij gebreke of onvolledigheid van de bewijsmiddelen bij art. 273, 274 en 275 uitgedrukt, den eed aan den verzekerde opleggen.

De schade wordt berekend naar de waarde welke de goederen, ten tijde van den brand, hebben gehad.

Art. 296. Indien bij de polis deswege geene bijzondere bedingen zijn gemaakt, worden de uitdrukkingen van: *roerende goederen*, *inboedel*, *meubelen* of *huisraad en stoffering* verstaan, zoodanig als dezelve bij de vierde afdeeling van den eersten titel des 2den boeks van het Burgerlijk Wetboek zijn omschreven.

(a) Volgens L. 3. D. *de Off. prae vigil.*

Art. 295 en 296. Bij eene verzekering op roerende goederen, welke van onze wetgevers wel wat laconisch behandeld is, doen zich twee hoofdvragen op. 1°. Of de verzekerde die goederen ook verplaatsen mag, met name dezelve in een ander gebouw overbrengen, zonder dat hij daardoor het voordeel van de assurantie verliest? Nu is het ligt in te zien dat hij dat niet mag. Het gevaar van de goederen wordt door den aard en de ligging der gebouwen bepaald, niet minder dan het gevaar der gebouwen zelve. Veelal betalen goederen dezelfde premie; zie de tarieven bij BOUDOUSQUIÉ, bl. 531. Art. 287, n°. 5, vordert even zeer in de Polis de vermelding van de ligging en belending als bij de verzekering van de gebouwen. Even als nu het veranderen van schip de zeeassurantie bederft, moet dus wel de verplaatsing der goederen dat gevolg na zich slepen; verg. art. 638. Een ander *argumentum a simili* levert art. 293. 2°. Eene tweede vraag is (waar aan ook wel, blijkens de aanmerkingen in de Sectien der Staten-Generaal en de antwoorden der Regering, bij art. 295 gedacht is): of het de assurantie ook benadeelt, wanneer loopende dezelve, de goederen verwisseld worden? De regering heeft zoo gesproken, als of de verzekerde zich zoo iets opzettelijk zoude moeten bedingen. Dit behoeft men echter niet aan te nemen. Zeker wanneer de hoeveelheid en hoedanigheid van eene partij goederen in een pakhuis waren opgegeven, zoude eene verwisseling van de geheele massa

met goederen van eene andere soort de assurantie te niet doen, dewijl men het voorwerp van het contract niet kan veranderen; doch het verwisselen of wegnemen van een gedeelte, slechts voor dat gedeelte. Verder, wanneer eene *universitas* verzekerd is, b. v. een inboedel, zal men niet beweren, dat het wegdoen van een haard, of het aankoopen van een tapijt, op het contract invloed hebbe, of dat de assuradeurs hunne verzekerden den dwang op hebben willen leggen om dat na te laten. Veelmin laat zich zoo iets denken, bij de verzekering van eene *taberna*, verg. L. 13 en 34 D. *de pign. et hyp.* Een winkelier, die voor de goederen in zijn magazijn verzekering genomen heeft, kan onmogelijk de gedachte gehad hebben, dat hij nu niet meer inslaan, en niet meer verkoopen mogt. 't Is waar, wanneer de lading van een schip verzekerd is, is men gewoon, bij het zoogenaamde *faire échelle*, te bedingen, dat andere ingenomen goederen in stede van de uitgeladene, het voorwerp der verzekering zullen uitmaken: doch de noodzakelijkheid van zulk een beding heeft redenen, welke hier niet, of weinig, voorhanden zijn. De verplaatsing zelve, het laden en lossen, is eene risico, en de goederen worden gemeenlijk geheel andere, ja het wordt geheel en al in het midden gelaten, hoeveel en wat die goederen, voor en na in te nemen, zijn zullen. Hier is het verwisselen, zoo als wij het zoo even besproken hebben, veel onschuldiger.

In de Staten heeft men vooral van de zwarigheid gewaagd, om koopmanschappen in een pakhuis vooraf te waarderen. Natuurlijk zagen die van de Regering dat niet in. Niets is inderdaad gemakkelijker dan het *quantum*, en de waarde van koopmanschappen, die bij het gewigt, in balen, kisten, bundels enz. verhandeld worden, te kennen, en die schier alle eenen dagelijkschen beursprijs hebben, of marktprijs. Bij eenen half versleten inboedel is het moeijelijker, maar dan zenden ook wel de verzekeraars vooraf hunnen correspondent of schatter ter bezigtiging. Er is echter een geval, hetwelk bijzondere onzekerheid medebrengt, te weten: wanneer alle papieren, lijsten en bescheiden mede verbrand zijn. Men was als dan in Amsterdam gewoon het op den eed van den verzekerde te laten aankomen, op welk gebruik de wetgever in art. 295 wel het oog mag gehad hebben. Met nut zal men bij deze vraag, zoo wel als bij de vorige, de Amsterdamsche Polis kunnen vergelijken.

Bij het verzekeren van eenen inboedel wordt gewoonlijk verlangd, dat zeer kostbare dingen afzonderlijk zullen worden opgegeven, wanneer zij niet zelfs uitgesloten zijn, b. v. schilderijen, juweelen, handschriften enz., verg. de Fransche Polissen. Bij ons is deze zaak gemakkelijk gemaakt door het verwijzen naar de wettelijke benamingen, in art. 296. Waarbij evenwel het *quid actum sit* nog niet is uitgesloten, wanneer partijen meer of minder,

dan de benaming bevat, mogten bedoeld hebben, en wanneer hij die zulks beweert, in staat is het bewijs te voeren.

Art. 297. Indien, bij eene onderzetting tusschen den schuldenaar en zijnen schuldeischer, is bedongen dat, in geval van schade aan het verzekerd of te verzekeren bezwaard perceel overgekomen, de assurantie-penningen tot het beloop der inschuld en der verschuldigde renten, in de plaats van de onderzetting zullen treden, is de verzekeraar, aan wien dat beding is beteekend, verpligt, de verschuldigde schadevergoeding met den hypothekairen schuldeischer te verrekenen.

Art. 298. Het beding bij het vorige artikel vermeld, heeft geen gevolg, dan indien en voor zoo verre de hypothekaire schuldeischer batig zoude zijn gerangschikt geweest, indien de schade niet was voorgevallen.

Art. 297 en 298. Wanneer men deze bepaling met die van art. 263 vergelijkt, is het wel in te zien, waarom hier een beding, benevens eene beteekening aan den assuradeur gevorderd worden, en daar niet; te weten: bij eigendomsoverdragt kan de verzekerde niet verzekerd blijven, omdat hij ophoudt een interest te hebben; maar die zijn goed

verpandt, blijft eigenaar, en bij het behoud geïnteresseerd, al is het ook, dat het voor de volle waarde is verpand; want hij kan het pand lossen, en blijft de vruchten trekken, hij kan ook de waarde verbeteren. Uit dien hoofde kon men de verzekering zoo maar niet mede over laten gaan. Iets anders ware zeker, wanneer men de assurantievordering als mede verpand wilde behandelen, maar dat gaat niet aan, omdat wij in ons *Jus Hodiernum* wel hebben pandregt op inschulden, Burg. Wetb., art. 1198, maar niet *hypotheca nominum*. Verg. L. 18. D. *de pig. act.* Tegen de Staten-Generaal heeft men eene andere redenering gebezigd, die op zich zelve wel gegrond is, doch die wij niet overnemen, omdat zij evenzeer geldt tegen art. 263, en alzoo het *nimium probans* tegen zich heeft.

Zie omtrent dit punt eene verhandeling van MADAI, in het 26. deel van het *Archiv. f. d. civ. Praxis*, bl. 201.

Nu is niet alleen de verzekeraar verpligt aan den hypothecairen schuldeischer te betalen, maar ook, hetgeen een natuurlijk gevolg is, de overige schuldeischers in cas van faillissement of kennelijk onvermogen van den verzekerde, moeten gedoogen, dat die penningen niet in de massa komen. Dewijl pandhouders en hypotheekhouders op eene eigene wijze in het faillitenregt behandeld worden, is het van nut op te merken dat deze gesubrogeerde, geen pand- of hypotheekhouder is; verg. art. 821, 854 en volg.

Overigens moet men niet denken, dat de hypotheekhouder nu verzekerde wordt. Zoo als de wetgever zich hier omzigtig uitdrukt: de assurantie gaat niet over. Dit kan van belang wezen, voor het aandienen, en andere verpligtingen, welke nog altijd de schuldenaar zal te vervullen hebben.

In art. 298 is de bedoeling, dat de hypothecaire schuldeischer ten dezen, moet zijn zoodanig, *cum effectu;* zijn er anderen, die den voorrang hebben, zoo dat hij geene voldoening uit het verbonden goed hopen konde, of maar ten deele, zoo verliest hij geheel of ten deele het genot van het beding. Fijn juristisch is dat niet, omdat zulk eene *posterior hypotheca* nog werkingen hebben kan, welke hier bij in aanmerking zouden kunnen komen, of het moest zijn dat die *Jure Hodierno* wegvallen, hetgeen wij in het midden laten; verg. voor het batig rangschikken Burg. Wetb., art. 1257.

TWEEDE AFDEELING.

VAN VERZEKERING TEGEN DE GEVAREN WAARAAN DE VOORTBRENGSELEN VAN DEN LANDBOUW TE VELDE ONDERHEVIG ZIJN.

Deze zaak is nieuw, en de regtsgeleerdheid uit dien hoofde arm aan bijzondere regelen voor dezelve. Een paar aanmerkingen evenwel zijn te vinden bij

QUÉNAULT, n°. 48. p. 42. Verder kan men de Statuten der maatschappijën raadplegen, b. v. hier te lande die van de *algemeene verzekerings-maatschappij te Tiel, voor zee- rivier- en hagelschade*, opgerigt in 1837, en in Saxen: *Statuten für die Gesellschaft zur gegenseitiger Hagelschaden-Vergütung* in Leipzig van 1844, schoon die eigenlijk geene assurantie betreft. De risico hier bij bedoeld is gemeenlijk die van het weder, met name den hagelslag, waar door veldvruchten verwoest worden, doch kan men het natuurlijk verder uitstrekken, b. v. tot overstrooming, en zelfs tot brand; zie ook L. 15, § 2. D. *locati*. Hier toe behoort n°. 5 in art. 256.

Art. 299. Behalve de vereischten bij art. 256 vermeld, moet de polis uitdrukken:

1°. De ligging en belending der landerijen welker voortbrengselen zijn verzekerd;

2°. Derzelver gebruik.

Art. 300. De verzekering kan voor één of meerdere jaren worden gesloten.

Bij gebreke van tijdsbepaling wordt de verzekering voorondersteld voor één jaar te zijn gesloten.

Art. 301. Bij het opmaken der schade wordt berekend hoeveel de vruchten, zonder het ontstaan van de ramp, ten tijde van derzelver inoogsting of genot, zouden zijn waard

geweest, en derzelver waarde na de ramp. De verzekeraar betaalt als schadevergoeding het verschil.

Art. 299—301. De verzekerde zaak moet aangewezen zijn, en dus uitgedrukt welke vruchten van welke landen voorwerp van de verzekering zijn. Dat *in dubio* één jaar aangenomen wordt, is uit den zamenhang van den landbouw met de jaargetijden te verklaren, waar door het dragen van vruchten afgebroken wordt. Daarom heet het bij VIRGILIUS (*Georg.* I. vs. 257):

> Nec frustra signorum obitus speculamur et ortus
> Temporibusque parem diversis quatuor annum.

En op eene andere plaats: (vs. 338)

> In primis venerare deos atque *annua* magnae
> Sacra refer Cereri, laetis operatus in herbis,
> Extremae sub casum hiemis.

Het is ook geheel overeenkomende met het Romeinsche regt, in L. 7. D. *Soluto matr.* en in L. 13. §. ult. *locati.*

Derzelver inoogsting of genot. Men heeft hier bij aan de Staten-Generaal geantwoord: dat de woorden *of genot* dienen voor zulke vruchten, welke niet geoogst worden, als daar is grasgewas, dat van de beesten verteerd wordt. De aanmerking was niet zeer noodig, en het antwoord ook niet. Er zijn velerhande vruchten, waar bij het spraakgebruik het woord *oogsten* niet duldt, b. v. meekrap, moerbezien-

bladeren, boomvruchten, tabak, vlas enz.

Eene bijzonderheid is, dat hier eene waarde vergoed wordt, welke tijdens de ramp niet voorhanden was, want het gewas moest nog eerst door een voortgezet groeijen die waarde verkrijgen. Het is dus de verzekering van eene *spes*, even als bij de verwachte winst in art. 621.

DERDE AFDEELING.

VAN LEVENSVERZEKERING.

JUVIGNY, *Coup d'oeil sur les assurances sur la vie des hommes.* Paris 1825. Bij ons kan men vergelijken VAN HEUKELOM, *de assecuratione super vita.* Amsterdam 1844 en RENDORP, *de assec. super vita.* Amsterdam 1851. Verder de voorwaarden van de compagnieschappen, die zich hier mede bezig houden, en de inlichtingen die zij gewoon zijn daar bij te voegen.

Art. 302. Het leven van iemand kan ten behoeve van eenen daarbij belanghebbende verzekerd worden, gedurende den tijd bij de overeenkomst, op straffe van nietigheid, te bepalen.

Art. 302. *Het leven van iemand kan verzekerd*

worden. Nog in het eerste gedeelte dezer negentiende eeuw geloofde men vrij algemeen in Europa, dat het niet kon geschieden. Het nieuwste van dien aard is wel het uitvoerig betoog, in dien zin, by BOULAY-PATY, III. Deel, bl. 366, (a) daar tegen wederom QUÉNAULT, n°. 9, doch had reeds vroeger het tegendeel BALDASSERONI verdedigd. Het is daar mede schier gelegen als met de theologische en juristische sophistiek, waar mede men in de vijftiende en zestiende eeuw trachtte waar te maken, dat het verboden is om geld op interest te leenen. Ondertusschen had zich de overtuiging zoo vast gezet, dat men ze ook van tijd tot tijd vindt uitgesproken in de wetgeving, onder anderen in de *Ordonnance de la marine*, in navolging misschien van het uitgedrukte in den *Guidon;* ook reeds bij ons in de Ordonnantie van Koning FILIPS van 1570, art. 32, en in onze stedelijke Ordonnantiën, verg. DE GROOT, *Inleid.* III. 24. In Engeland daarentegen wordt de levensverzekering al sedert den tijd van Koningin ANNA (b) aangetroffen, sedert 1705, en onder GEORGE I. (c) zelfs compagnieschappen, met koninklijk charter, daar voor opgerigt. Tegenwoordig is dat land met kantoren, waar men levens kan laten verzekeren, als overdekt, en ook bij ons, zelfs in Frankrijk, heeft de volksmeening hieromtrent eene

(a) Tegen PARDESSUS.
(b) 1702—1714.
(c) 1714—1727.

geheel gunstige wending genomen. (a) Het is dan ook niet bevreemdend te zien, dat voor dit contract eene kleine plaats in ons nieuwe Wetboek van Koophandel is ingeruimd. Dat het diep in onze zeden is doorgedrongen, zoo als in Engeland, kan men niet zeggen.

Natuurlijk is het dat men van daar, bij zoo veel uitbreiding en ontwikkeling, het meeste juristisch materiaal verwacht; met dat al is het zeer gering, waar voor eenige redenen worden opgegeven bij MARSHALL, bl. 783, namelijk dat *a.* het ongeval zeer bewijsbaar is, *b.* het bedrog moeijelijker is, *c.* de onbekrompenheid der Engelsche maatschappijën.

Aan den anderen kant wordt toch van bedriegelijke praktijken, en van voorzorgen daar tegen, die men zoekt te nemen, gewag gemaakt bij MAC-CULLOCH, *Dictionary* op het woord: *Life-Insurance.* Met name spreekt men van het misbruik om kwade lijven, hiertoe opgezocht, verzekering te laten nemen, en van zoo iemand zich de Polis te laten overdragen, welke kwade lijven niet altijd als dusdanige erkenbaar zijn, en die voor hunne medewerking betaald worden. Dit is een bedrog. Eene bedenkelijkheid in de zaak zelve gelegen is de onmogelijkheid om de risico te berekenen. Sterflijsten zijn niet voldoende; want de meeste menschen sterven aan kwalen, en men wil alleen gezonde lijven verzekeren; verder wat zijn

(a) Verg. voor Hamburg BENECKE, bl. 540.

gezonde lijven? Dat denkbeeld is onbepaald, en de beoordeeling onzeker, gelijk de Engelsche praktijk uitwijst. Geene geringe zaak is ook eene goede keuze te doen, eene maatschappij, of compagnieschap, waaraan men zich vertrouwen kan. Zeker komt het daar bij aan op derzelver kapitaal, en op de aansprakelijkheid die zij aanbiedt, den aard der *obligatio;* om niet te spreken van de andere verzekeringen, die zij gemeenlijk drijven bovendien, doch niet minder op de deugdelijkheid harer berekeningen. Bij MAC-CULLOCH kan men zien dat de ondervinding daar bij geene zekere geleidster wezen kan. Men bedenke toch, dat het betreft de solvabiliteit eener speculerende compagnieschap, over dertig en veertig jaren. Wanneer men alle die jaren dóór premiën betaald heeft, en eindelijk, *ante existentem conditionem*, ondervinden moet dat de gehoopte verzorging, die de vrucht der langdurige opoffering wezen moet, niet volgen kan, omdat de verzekeraars niet meer in hunne zaken zijn, is dat wel eene droevige ondervinding. Ook bij ons heeft men ondernemingen van dien aard in korte jaren zien te niet gaan. Overigens bestaan zoodanige op meer dan ééne wijze. Behalve eigenlijke levensverzekeraars, die tegen het genot eener premie bij sterfgeval den beregtigde eene som betalen, en behalve de onderlinge, op de wijze onzer brandwaarborgmaatschappijën, kent men in Engeland nog *mixed companies*, die aan de verzekerden zeker aandeel in hunne win-

sten belooven, b. v. daarin bestaande dat men na vijf of meer jaren premiebetaling voortaan eene naar de omstandigheden verminderde premie geven, of ook wel eene hoogere vergoeding voor dezelfde premiebetaling, te wachten hebben zal.(a) Op deze wijze wordt de verzekerde een compagnon, en, naar het Engelsche regt althans, niet vrij van aansprakelijkheid, terwijl hij aan den anderen kant het zich wel getroosten kan, dat de premiebetaling te hoog geweest is. De groote wedijver heeft mede teweeg gebragt, dat zekere compagniën, om zich van andere te onderscheiden, er hunne hoofdzaak van maken om zieke lijven te verzekeren. Zoo doet de *Medical, Invalid and General Life Assurance society* te Londen, en hare berigtgevers beweren dat hunne berekening zekerder gaat dan die van hunne mededingers, die de zieke lijven uitsluiten. Eindelijk is het niet ondienstig te weten, dat bij eene groote verscheidenheid van bedingen ook het verzekeren van twee lijven te zamen gebruikelijk is, b. v. om bij het overlijden van een van beiden, den overblijvende zijn leven lang eene som, of ook wel eene rente te betalen.

Doch het is tijd dat wij overgaan tot de verklaring van de wet.

Ten behoeve van eenen daarbij belanghebbende. Te weten, bij het leven, waarop verzekering genomen

(a) Van dien aard is de zich noemende *Corporation of the Royal Exchange Assurance* in 1721 geoctroijeerd.

wordt. Dit is wel de regel bij alle verzekering, volgens art. 250, doch hier is daarop eenige nadruk gelegd, verg. de twee vorige afdeelingen, omdat het aanstootelijk is het leven van een mensch tot een voorwerp van weddingschap, of ook maar van winstgevende speculatie te maken. In Engeland was die ergernis eenmaal zoo groot geworden, dat men daartegen, onder GEORGE III. eene parlementsacte noodig achtte (welke intusschen niet in allen gevalle wordt toegepast, zoo als uit het te voren verhaalde is op te maken), ofschoon bij diezelfde acte zeeverzekering zonder interest wordt verklaard geoorloofd te zijn; zie MARSHALL, bl. 776 en 777. Dit is het intusschen alleen niet; de eigenheid heeft hier plaats, dat veelal de verzekerde niet zelf belang heeft, noch hebben kan, maar een ander; met andere woorden: dat hij een bloot zedelijk belang hebben kan, terwijl het geldbelang bij een derde aanwezig is, dit is het geval zoo dikwijls verzorging van nablijvende betrekkingen beoogd wordt. Bij ons ligt hierin opgesloten, dat men zich niet kan laten verzekeren, en dan de Polis aan een ander overdragen, bij ons leven geen belang hebbende, zoo als dat in Engeland plaats heeft, of had. Het is waar, de wet zegt dat niet; zij brengt, streng genomen, slechts mede, dat men een belang hebben moet tijdens het sluiten der verzekering, maar toch zoude de overdragt van onwaarde zijn, omdat het voorschrift, dat er een interest moet aanwezig zijn, propter *publicam*

utilitatem gegeven is, aan dewelke men *privata voluntate* niet derogeren kan, en uit dien hoofde de handeling als in *fraudem legis* geschied, en het contract eene ongeoorloofde *causa* bevattende, onbestaanbaar zoude zijn.

Gedurende den tijd bij de overeenkomst, op straffe van nietigheid te bepalen. De ernst van uitdrukking: „op straf van nietigheid," en de vergelijking met art. 304, n°. 4 doen denken, dat men levensverzekeringen voor eenen onbepaalden tijd: *cum* TITIUS *morietur*, heeft willen verbieden, zoo dat het altoos zoude moeten wezen: gedurende zoo veel maanden, of jaren. Wij zijn wel genoodzaakt dus te verklaren, uit hoofde van den historischen grond, dat vroeger ook bij ons levensverzekeringen verboden waren, en dat nu alleen wettelijk geregeld wordt, in hoe verre dezelve zullen geoorloofd wezen; zie verder art. 304, 4 en 595 f. Er is ook wel reden van te geven. Te weten, het bepalen van een vasten tijd vermindert het aleatore van het contract; in zoo verre is het voorschrift beschermend voor beide partijën. Wanneer zich bij een lijf, dat lang verzekerd was, eene doodelijke kwaal ontwikkelt, zal de assuradeur blijde zijn, dat hij door tijdsverloop ontslagen raakt. De verzekerde, die door zijn leven te verzekeren, voor zijne betrekkingen heeft willen zorgen, zal gaarn voor het vervolg ontslagen willen wezen, wanneer zoodanige nabestaanden zullen vooroverleden zijn. Een hoofdgrond echter schijnt nog te

wezen, de onzekerheid van het bestaan der compagnieschappen, en van hunne solvabiliteit. Voor een bepaalden tijd, tien of twintig jaren b. v., zal toch minder kosten, dan voor het geheele leven, en de verzekerde, die eene som in eens betaald heeft, komt bij het te kort schieten der verzekeraars minder te verliezen, veel minder, dan wanneer hij zich had laten verzekeren voor zijnen geheelen onzekeren levensduur. Zulke redenen van meer of minder gewigt kunnen onze wetgevers bewogen hebben. Aan den anderen kant is het onpraktische van deze beperking niet te ontkennen. Het verzekeren van het geheele leven is veel gebruikelijker, dan het verzekeren voor een vasten tijd; zie MARSHALL, bl. 770. BENECKE IV. bl. 538. Bij de Engelsche *Equitable Society* is de rede 1 : 100.

Art. 303. De belanghebbende kan de verzekering sluiten, zelfs buiten kennis of toestemming van dengenen, wiens leven wordt verzekerd.

Art. 303. *Buiten kennis van dengenen.* In de meeste gevallen zal die kennis voorhanden zijn, omdat de assuradeurs niet alleen eene geboorteacte, maar ook eene geneeskundige verklaring, omtrent den gezondheidstoestand van het lijf waarop verzekering wordt genomen, verlangen zullen. Doch zijn beide, wanneer men het wil, ook buiten zijn weten te bekomen. Een schuldeischer, bij voorbeeld, die het le-

ven van zijnen debiteur wil verzekerd hebben, dat niet ongewoon is, zal niet altijd verkiezen, hem daar van te verwittigen. Het is derhalve volstrekt niet ongerijmd, dat de wet zoo iets onderstelt; eene andere vraag is, of hier eenige *ratio dubitandi* bestond, welke de vermelding in de wet noodzakelijk maakte, verg. het *Preussische Landrecht*, § 1971 en volg., zie ook de wet van Justiniaan, L. ult. C. *de pactis*. (II. 3.)

Art. 304. De polis bevat:

1°. Den dag waarop de verzekering is gesloten;

2°. Den naam van den verzekerde;

3°. Den naam van den persoon wiens leven is verzekerd;

4°. Den tijd waarop het gevaar voor den verzekeraar begint te loopen en eindigt;

5°. De som waarvoor is verzekerd;

6°. De premie der verzekering.

Art. 304. Men zal altoos wel doen art. 256 hierbij te vergelijken, waar door wat al de wetgever hier anders gewild heeft, duidelijker wordt.

Den dag waarop. Die dag is dan van gewigt, wanneer, om te voldoen aan n°. 4, gezegd is, dat met dien dag, of van dien dag af, of sedert denzelven, de verzekering haren aanvang neemt: b. v. „beginnende met den datum van dit contract." In-

dien alleen gezegd ware: „verzekerd voor een jaar," zoude men ook van dien dag af moeten rekenen, en niet op grond van n°. 4 zeggen, dat de assurantie nietig ware.

Bij deze nommers 2 en 3 valt te vragen, wat er vereischt wordt wanneer, het gewone geval, de verzekerde en het verzekerde lijf dezelfde zijn, of dan degeen, ten wiens behoeve de beloofde som komen moet, niet daarenboven, hetzij *in genere*, hetzij *in specie* moet worden vermeld. Dat het eerste voldoende is, en dat men b. v. in de Polis schrijven kan, *ten behoeve van zijne erven*, in het midden latende wie die zijn zullen, daar aan is bij het bestaande gebruik, en zoo als de wet voor ons ligt, niet te twijfelen. De verzekerde alleen, en het lijf moeten genoemd worden. De vraag, of ook zonder die uitdrukking, de Polis niet bestaanbaar zoude wezen, alzoo men toch in den regel voor zich en zijne erven geacht wordt te stipuleren, hetgeen in dezen natuurlijk alleen de laatsten betreffen zoude, zal niet zoo ligt voorkomen, omdat de verzekeraars zullen willen weten, aan wien zij *casu quo* betalen moeten, doch geldig zoude in dat geval de verzekering zijn. Natuurlijk blijft daar mede in haar geheel gelaten de vraag van het belang. De erfgenamen kunnen een belang hebben bij het leven van den verzekerde, b. v. kinderen, eene weduwe, lieden die hij onderhield, enz. of dat tijdens de overeenkomst voorhanden was, zal naderhand blijken kun-

nen. Hier was alleen de vraag, wat in de Polis moet worden uitgedrukt.

3°. *Den naam van den persoon wiens leven.* Dit is niet het object van het contract, ofschoon art. 247 zich zoo uitdrukt, omdat in het gemeene leven zoo gesproken wordt; want over het leven kan men niet contracteren, geen *dare facere* van hetzelve is denkbaar; het is eigenlijk eene *demonstratio conditionis*: „cum Titius morietur centum dabo." Deze *centum*, onder n°. 5, zijn het voorwerp: *id quod in stipulationem deductum est.* Niet zelden zal er bijgevoegd zijn, dat de som, waarvoor, alleen dan betaald zal worden, wanneer zekere andere persoon niet zal vooroverleden zijn; waardoor natuurlijk de kans voor den assuradeur veel beter wordt.

5°. *De som waarvoor.* Hetzij om in eens *existente conditione* te worden voldaan, hetzij jaarlijks bij wijze van lijfrente; waar door eene tweede kansrekening geboren wordt, en dan wederom gedurende het leven b. v. eener weduwe, of aan kinderen gedurende hunne minderjarigheid, wezenrente; zie BENECKE, t. a. pl.

6°. *De premie.* Welke premie, even als bij brandverzekering, wederom jaarlijks, als zoo vele afzonderlijke assurantien, of in jaarlijksche termijnen, maar toch als eene eenige premie kan worden bedongen. Ook hier bij is ristorno mogelijk, en de toepassing van art. 281, zoo als in Engeland wel geoordeeld is; zie MARSHALL, op het eind, en bl. 670, met name in het geval van art. 306.

Art. 305. De begrooting van de som en de bepaling der voorwaarden van de verzekering staan geheel aan het goedvinden der partijen.

Art. 305. *De begrooting van de som — aan het goedvinden der partijën.* Dit is juist de vraag. Wanneer iemand zijn leven laat verzekeren, om bij zijnen dood de zijnen niet onverzorgd te laten, kan hij zeker, met goedvinden van de assuradeurs, de som zoo groot, of klein nemen als hij verkiest, want hoe veel of weinig de nablijvenden bij dat overlijden verliezen zullen, is iets dat men aan geen onderzoek kan onderwerpen; maar er zijn gevallen, waar in de hoegrootheid van de som aan het goedvinden van partijën niet kan worden overgelaten, zonder den wezenlijke regel der verzekering te kwetsen, uitgedrukt in art. 253, dat men niet boven zijn interest verzekering nemen kan. Een geval van dien aard, waaraan onze wetgevers, blijkens de antwoorden der regering, wel gedacht hebben, is, dat van een schuldeischer, die verzekering neemt voor het leven van zijnen schuldenaar: wanneer die *f* 10000 te vorderen heeft, kan hij toch niet voor *f* 12000 verzekering nemen. In Engeland is dat uitgemaakt, zie MARSHALL, bl. 778, schoon wel is waar, onder invloed van den text der Parlementsacte; nogtans ook bij ons kan het niet wel anders wezen, anders konde men even goed zonder interest, b. v. wanneer

de schuld ware afgedaan, de verzekering laten voortduren, hetgeen in strijd zoude zijn met de bewoording van art. 302. Eene andere vraag is, of men bij de beoordeeling van het belang in zoodanig geval, ook nog te letten heeft op de risico, hetwelk almede in Engeland begrepen wordt. Men zeide namelijk, wanneer de schuldeischer geen gevaar loopt, om door den dood van den schuldenaar zijn geld te verliezen, is de assurantie, bij gebreke van interest, onbestaanbaar; en in der daad wanneer de vordering door een voldoende hypotheek, of door goede borgen is gewaarborgd, blijft er naauwelijks eene schaduw van interest over. Aan den anderen kant kan van de bloote solvabiliteit van den schuldenaar, zelfs van zijnen rijkdom, niet hetzelfde gezegd worden, dewelke alle dagen veranderen kan.

Art. 306. Indien de persoon wiens leven verzekerd is, op het oogenblik van het sluiten der verzekering, reeds was overleden, vervalt de overeenkomst, al had de verzekerde van het overlijden geene kennis kunnen dragen, ten zij anders ware bedongen.

Art. 306 is eene uitzondering op art. 269. Men is niet gewoon in de ongewisheid of de persoon leeft, zijn leven te verzekeren, omdat de assuradeur naar zijne jaren en gezondheid vraagt, om daarnaar de premie te berekenen, of zelfs wel de assurantie af

te wijzen: waarin ligt opgesloten, dat hij nog moet zijn *in rebus humanis.*

Hier uit volgt, dat er een beding noodig is, om de verzekering uit te strekken tot het onzeker voorledene; hetwelk hier bij niet ongerijmder is dan bij iedere andere verzekering, en somtijds noodig kan wezen, b. v. wanneer degeen wiens leven men wil verzekerd hebben, zich in een afgelegen gewest bevindt. In zulk een geval kan men ook met het bewijs van overlijden verlegen wezen. Het Pruissische regt bevat daaromtrent strenge bepalingen; in Engeland laat men ook, even als bij schepen, het vermoeden gelden uit de omstandigheden, b. v. dat van het schip waarop de verzekerde voer, niets meer gehoord is. Deze vraag is bij ons nog beduidender, wanneer men aanneemt, dat volgens art. 302, alle levensverzekeringen geschieden moeten voor een bepaalden tijd.

Art. 307. Indien hij, die zijn leven heeft laten verzekeren, zich van het leven berooft, of met den dood wordt gestraft, vervalt de verzekering.

Art. 307. Zelfmoord, en capitale executie zijn de eenige uitzonderingen van de wet. Wanneer derhalve de verzekerde zijn leven moedwillig verkort, door dronkenschap of andere buitensporigheden, of zich in gevaar begeeft, zelfs door een duel, door

in krijgs- of zeedienst te gaan, kan de verzekerde zich daar niet op beroepen. Zóó volgens de wet, doch zijn de assuradeurs gewoon veel meer uit te zonderen; het meest gewone, zelfs in de wetgeving elders, is het duel, dit laatste werd bij ons ook voorgesteld, doch door de regering verworpen. Zeker is het hier te land minder noodig, dat in aanmerking te nemen. Ook in Engeland heeft men compagniën die het duel niet uitzonderen. Eene andere vraag is nog, of men het bereids voorhanden zijn van eenige der bovengenoemde omstandigheden, tijdens het sluiten van het contract, niet behoort aan te dienen. Hetgeen, volgens art. 251, geen twijfel lijdt; want ofschoon de assuradeur wel stilzwijgend alle dusdanige risico voor zijne rekening neemt, is het voor hem niet om het even of dezelve bereids al of niet voorhanden is, even als het hem niet hetzelfde is, of het schip reeds vertrokken en varende is, of nog in de haven liggende. En gelijk het hem niet verzwegen mag worden, dat het schip is een vuren blaas, en dat het mensch is oud, of met eene doodelijke kwaal behebt, even zoo moet aangegeven worden, dat het verzekerde lijf is een matroos, of een jenevervriend. In Engeland is eens, voor vele jaren, op dezen laatstgenoemden grond, eene verzekering te niet gedaan, en teruggave van de assurantiepenningen bevolen, zie BENECKE, bl. 547.

Overigens behoeft het weinig herinnering, dat de twee wettelijke uitzonderingen alleen dan plaats

hebben, wanneer iemand zijn eigen leven, en niet dat van een derde, heeft laten verzekeren, gelijk in ons artikel genoegzaam is uitgedrukt. Hetzelfde zie bij MARSHALL, bl. 780. Insgelijks dat het: *vervalt de verzekering*, te verstaan is, of te duiden: voor het vervolg.

Art. 308. Onder deze afdeeling zijn niet begrepen weduwen-fondsen, tontines, maatschappijen van onderlinge levens-verzekering en andere dergelijke overeenkomsten op levens- en sterfte-kansen gegrond, waartoe eene inlage of eene bepaalde bijdrage, of beide, gevorderd wordt.

Art. 308. *Tontines* heeten naar zekeren TONTI, een Italiaan, die in de zeventiende eeuw contracten uitvond, waar bij zeker getal deelnemers eene rente bijeenbrengen, jaarlijks onder de levenden van hen te verdeelen.

De wetgever heeft deze overeenkomsten, even als die van art. 286, aan het gemeene regt willen overlaten, en dewijl daar bij geen assuradeur voorkomt, verg. art. 4, n°. 10, geoordeeld dat dezelve geen onderwerp moesten uitmaken van het WETBOEK VAN KOOPHANDEL, waar van onze verklaring hier mede afscheid neemt.

Met een weemoedig gevoel geef ik dit werk van mijnen hooggeachten leermeester uit. Juist was het gereed, toen de dood hem wegnam, den man, wiens helderen blik en schrander oordeel door de jaren nog niet was verminderd en die bij zijn geestig onderhoud en fijnen scherts zijn ouderdom deed vergeten. Hoe had ik gewenscht, dat hij dit werk nog af had mogen zien, waarvan hij de uitgaaf mij had willen toevertrouwen, en waar voor hij zelf nog zoo onlangs de voorrede schreef. Zij het nu voor die velen, die vroeger deze lessen over het Handelsregt mogten hooren, eene herinnering aan den geliefden leermeester, wiens beeld voorzeker allen nog levendig voor oogen staat, zij het ook voor hen, die niet tot zijne leerlingen behoorden, een getrouw beeld van den geest, die zijne lessen bezielde, zij het voor allen eene gedachtenis van den regtsgeleerde op wien Nederland trotsch mogt zijn.

B. J. L. de Geer van Jutfaas.

ERRATA.

I. DEEL.

bl.	35	reg.	18	drie stukjes,	moet zijn:	vier stukjes.
„	44	„	17	LION	„ „	LEON.
„	241	„	8	WENNICKEN,	„ „	WENMAKERS.

III. DEEL.

bl. 41 reg. 10 voor *f* 11½ moet zijn: voor *f* 111½

De overige drukfouten gelieve de lezer zelf te verbeteren.